Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 17 / 05. APRIL 2023

Verstappen-Sieg im Melbourne-Chaos

Formel 1 sieht dreimal rot!

IndyCar-Serie: Texas

Newgarden siegt bei Oval-Rodeo

Superbike-WM: Testfahrten

Bautista auch in Barcelona stark

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 17

Nürburgring Langstrecken-Serie

Zweite BMW-Party dank Walkenhorst

Motorrad-WM: GP Argentinien

Bezzecchi im Regen eine Klasse für sich

DRM: Rallye Erzgebirge

Tannert-Heimsieg beim Saisonauftakt

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen gewinnt chaotischen Australien-GP **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Melbourne **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Was den Red Bull RB19 so dominant macht **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Formelklasse **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 in Melbourne **S. 14**
IndyCar Newgarden holt sich den dritten Texas-Triumph **S. 16**
Sportwagen Nächster BMW-Sieg auf der Nordschleife **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye Interview Andrew Wheatley und aktuelle News **S. 22**
Rallye Tannert gewinnt DRM-Auftakt im Erzgebirge **S. 24**
Tourenwagen NASCAR Richmond und weitere News **S. 26**

Motorrad:

MotoGP Bezzecchi holt sich in Termas den ersten Sieg **S. 28**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Argentinien **S. 30**
Moto2-WM Arbolino übernimmt mit Sieg die WM-Führung **S. 32**
Moto3-WM Tatsuki Suzuki klarer Regen-Sieger in Termas **S. 34**
Superbike-WM Bautista beim Test knapp vor Honda **S. 36**
Motorradsport Interview Aegerter und Capirossi wird 50 **S. 38**
Straßensport Aktuelle News aus den seriennahen Klassen **S. 40**
Offroad Enduro-WM Italien und weitere aktuelle News **S. 41**
Offroad MX-Masters-Auftakt und Bahnsport-Stars **S. 42**

Leserservice:

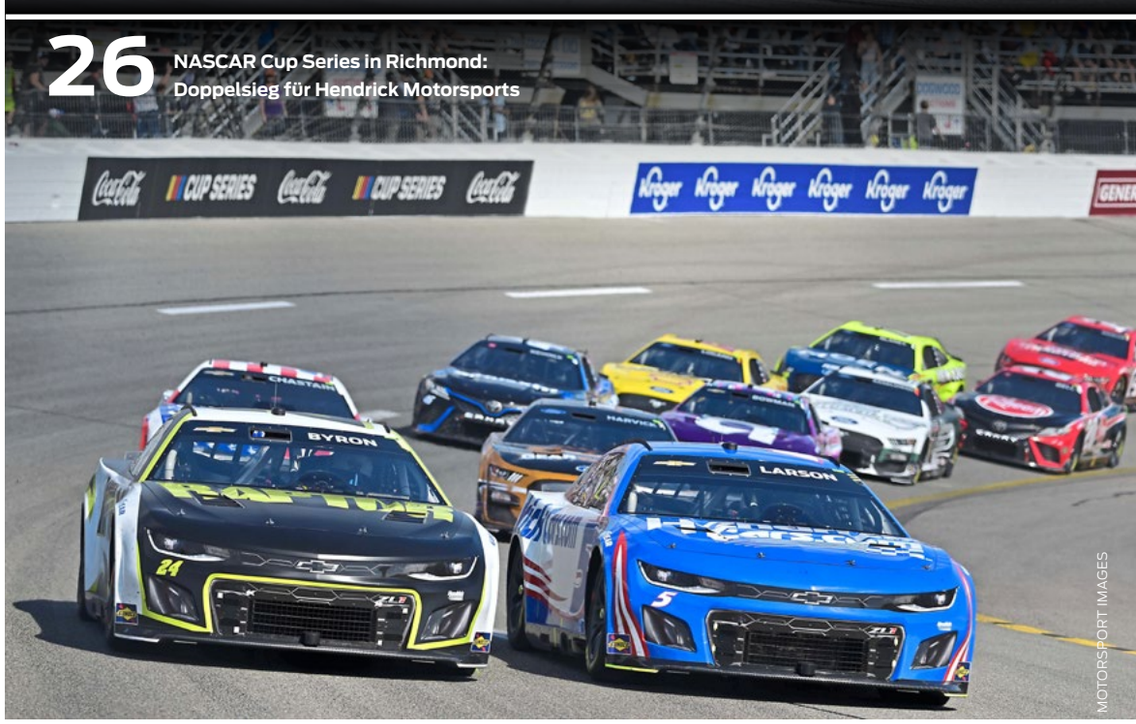
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

16 IndyCar-Serie Texas Fort Worth: Viel Action im ersten Oval-Rennen

INDYCAR

36 Superbike-WM-Testfahrten Barcelona: Sturz und Bestzeit für Bautista

DUCATI



26 NASCAR Cup Series in Richmond: Doppelsieg für Hendrick Motorsports

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Wird die Formel 1 vom Sport zur Show? Waren die vielen Re-Starts gar gefährlich? Oder hat die Rennleitung in Melbourne nur nach den Regeln gehandelt?

Früher waren rote Flaggen eine Rarität und Ultima Ratio. Es gab sie nur bei schweren Unfällen oder schlechtem Wetter. Früher, das war die Zeit vor 2020. In den letzten drei Jahren dagegen haben wir eine Inflation von Rennabbrüchen und Safety-Car-Phasen erlebt. Nicht immer waren die Neutralisationen schlüssig. Bei so mancher hatte man das Gefühl, dass die Motivation darin lag, dem Rennen ein bisschen mehr Würze zu geben. Weil neue Regeln den Showmastern mehr Instrumente in die Hand geben, die Rennstory zu beeinflussen. Früher fand ein Re-Start ausschließlich hinter dem Safety Car statt. Seit drei Jahren darf der Rennleiter entscheiden, ob das Rennen stehend oder fliegend neu gestartet wird.

Ohne es beweisen zu können: Da gibt es sicher den unausgesprochenen Wunsch der Rechteinhaber, lieber aus dem Stand zu starten. Weil das den Nervenkitzel erhöht, eine festgefahrene Reihenfolge auflösen und für Überraschungen sorgen könnte. In einer Saison, in der ein Auto haushoch überlegen ist, freut man sich über jede Abwechslung. Wir werden das in Zukunft wahrscheinlich noch öfter erleben, weil mit Steve Nielsen jetzt ein Mann in der Rennleitung sitzt, der vorher für Liberty gearbeitet hat und der weiß, wie die neuen Formel-1-Besitzer ticken.

Alle Beteiligten sind sich einig, einen Grand Prix, wenn irgendwie möglich, nicht hinter dem Pace-Car enden zu lassen. Das sehen auch die Zuschauer so. Erinnern Sie sich an das Pfeifkonzert in Monza 2022, als es ewig dauerte, bis der McLaren von Daniel Ricciardo geborgen wurde und der GP Italien damit in einem Autokorso mit Überholverbot zu Ende ging? Mir ist eine Zielflagge unter Renntempo auch lieber. Und meinetwegen auch ein später Re-Start, wenn es einen vernünftigen Grund dafür gibt.

Mit einem unbegründeten Rennabbruch tut sich der Sport dagegen keinen Gefallen. Erst recht nicht, wenn er das Fundament der Regeln verlässt, nur um etwas spannend zu machen, was nicht spannend ist. Das riecht nach einer Fake-Show, wie beim Wrestling.

In welche Kategorie fällt nun das Chaos von Melbourne? Nach meinem Geschmack hätte sich die Rennleitung die erste rote Flagge sparen können. Den Kies, den Alexander Albon auf die Strecke geschaufelt hat, hätte man auch unter einem Safety Car ohne große Gefahr von der Strecke fegen können.

Die zweite rote Flagge geht in Ordnung. Kevin Magnussen hat einen Trümmerteppich auf dem Weg in die dritte Kurve auf der Strecke verteilt. Bis alle Magnesiumsplitter und Carbon-Teile entfernt worden wären, wäre das Rennen wahrscheinlich ziemlich unspektakulär hinter Bernd Mayländer zu Ende gegangen. Max Verstappen monierte, dass der Neustart weitere Unfälle provoziert hat. Das ist für mich kein Argument. Es liegt an den Fahrern, sich nicht gegenseitig ins Auto zu fahren. Auch nicht bei einem stehenden Start.

Michael Schmidt
Redakteur

42 MX Masters in Fürstlich Drehna: Nagl dominiert beim Saisonauftakt

ADAC

MSa-Paddock

DER TRAM-STAU
Für den Weg aus der Stadt zum Albert Park ist die Tram die beste Wahl. Die Fans stehen zwar Schlange, doch die Wartezeit ist kurz. Melbourne lässt die Bahnen im Akkord laufen. Und der Service ist dazu auch noch gratis. Da kann man sich nur bedanken!

FRÖSTELN AM RING
In der Eifel wurde es zum zweiten Lauf der NLS noch mal richtig zapfig. MSa-Reporterin Bianca Leppert kennt die Wetterlaunen nach mehr als 15 Jahren und hatte natürlich die komplette Winterausstattung dabei.

ABT-SIMULATOR AUF 2200 METERN
Bei einem Pressetermin von Abt Sportsline ging es auch für Redakteur Michael Bräutigam hoch hinaus. Auf 2200 Höhenmetern fuhr er im TOP Mountain Motorcycle Museum (Hochgurgl/Ötztal) am DTM-Simulator.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Show mit gewohn

Max Verstappen lässt sich auch von zwei durchwachsenen Starts und Chaos um ihn herum nicht aus der Ruhe bringen. Er feierte seinen zweiten Saisonsieg vor Lewis Hamilton. Die wilde Schlussphase mit zwei Neustarts warf Fragen auf. Ferrari und Alpine bezahlten für die Show.

Von: **Andreas Haupt**

Wurden Unfälle wegen der Show in Kauf genommen?

Die Fans jubelten. Nach zwei eintönigen Rennen sorgte die Formel 1 endlich wieder für beste Unterhaltung. Drei Mal fuhr das Safety Car raus. Drei Mal brach die Rennleitung ab. Nach einem Unfall von Alexander Albon in Runde 7. Nach einem Crash von Kevin Magnussen im 54. Umlauf. Nach einem wilden Neustart in der vorletzten Runde.

Bei so viel Action stellt sich die Frage, ob die Show bewusst über den Sport gestellt wurde. Max Verstappen vertrat die Meinung: „Die ersten beiden Zwischenfälle hätte man mit einem Safety Car lösen können." Albon wurde bei seinem Einschlag zurück auf die Strecke gewirbelt – und mit dem Williams viel Kies sowie Trümmer. Das veranlasste die Rennleitung zum Abbruch. Man muss nicht so handeln, kann es aber so handhaben, lautete dazu die Meinung im Fahrerlager. George Russell und Carlos Sainz waren die Verlierer, weil sie noch unter Safety Car Reifen wechselten. Lewis Hamilton, Max Verstappen und Fernando Alonso taten das nicht und profitierten von einem Gratis-Tausch unter Rot.

Die zweite Rotphase ließ Verstappen und Alonso fluchen. Der eine fürchtete um den schon sicher geglaubten Sieg, der andere um seinen Podestplatz. Das Fahrerlager war sich einig: Der Abbruch war gerechtfertigt, weil zu viele Carbonsplitter und spitze Gegenstände zwischen den Kurven 2 und 3 verteilt waren.

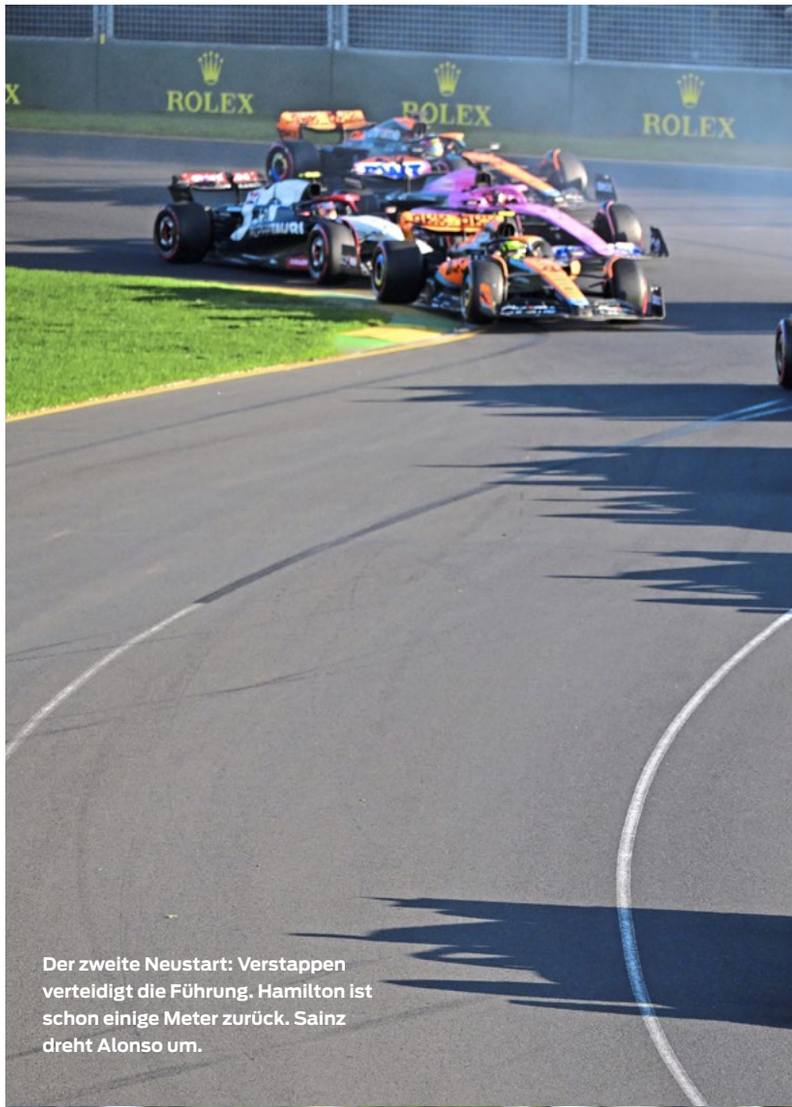
Es standen noch zwei Runden auf dem Programm. Der Restart führte zu völligen Durcheinander. Mehrere Fahrer verpassten den Bremspunkt und kollidierten. Die Rennleitung zog die Reißleine. Sie entschied später, erneut anzupfeifen, obwohl nur eine Runde hinter dem Safety Car möglich war. Alpine hatte aus Eigennutz dafür geworben, nicht mehr freizugeben, und das Rennergebnis mit der 57. Runde nach Überfahren der Safety-Car-2-Linie zu werten. Dann wären die pinken Autos in den Punkten geblieben. Dafür gibt es im Regelwerk aber keine Grundlage. Die Maximalzeit von drei Stunden war noch nicht erreicht, und die Strecke in befahrbarem Zustand. Also musste eine 58. Runde her.

Verstappen passierte den Zielstrich gefahrlos vor Hamilton und Alonso. Das Ende unter Safety Car schmeckte den Rechteinhabern nicht. Liberty Media strebt hier eine Regeländerung im Schulterschluss mit der FIA und den Teams an. Action bis zum Schluss soll das Gebot sein.

Warum protestierte Haas?

Haas sorgte mit einem Protest für ein Nachspiel. Der US-Rennstall wollte rückwirkend erwirken, dass die Reihenfolge auf der SC-2-Linie die Startaufstellung für den letzten Neustart bestimmt – und damit das Ergebnis. Diese befindet sich zwischen Boxenausfahrt und Kurve 1. Die Konkurrenz konnte der Argumentation durchaus etwas abgewinnen.

Haas verwies auf Artikel 57.3 des Sportgesetzes. Dort steht geschrieben, dass „die Reihenfolge in jedem Fall am letztmöglichen Punkt bestimmt wird, an dem es möglich war, die Positionen aller Autos festzulegen". Nach Ansicht von Haas wäre Nico Hülkenberg dann Sechster und nicht Siebter geworden. Man stützte sich nicht auf die GPS-Daten, aber auf die Zeitnahme. Jedoch entschieden die Sportkommissare, dass Rennleiter Niels Wittich korrekt entschieden habe. Er hatte nach dem Chaos beim zweiten Neustart angeordnet, vor dem letzten Restart wieder auf die alte Reihenfolge zu gehen – abzüglich der Unfallautos.



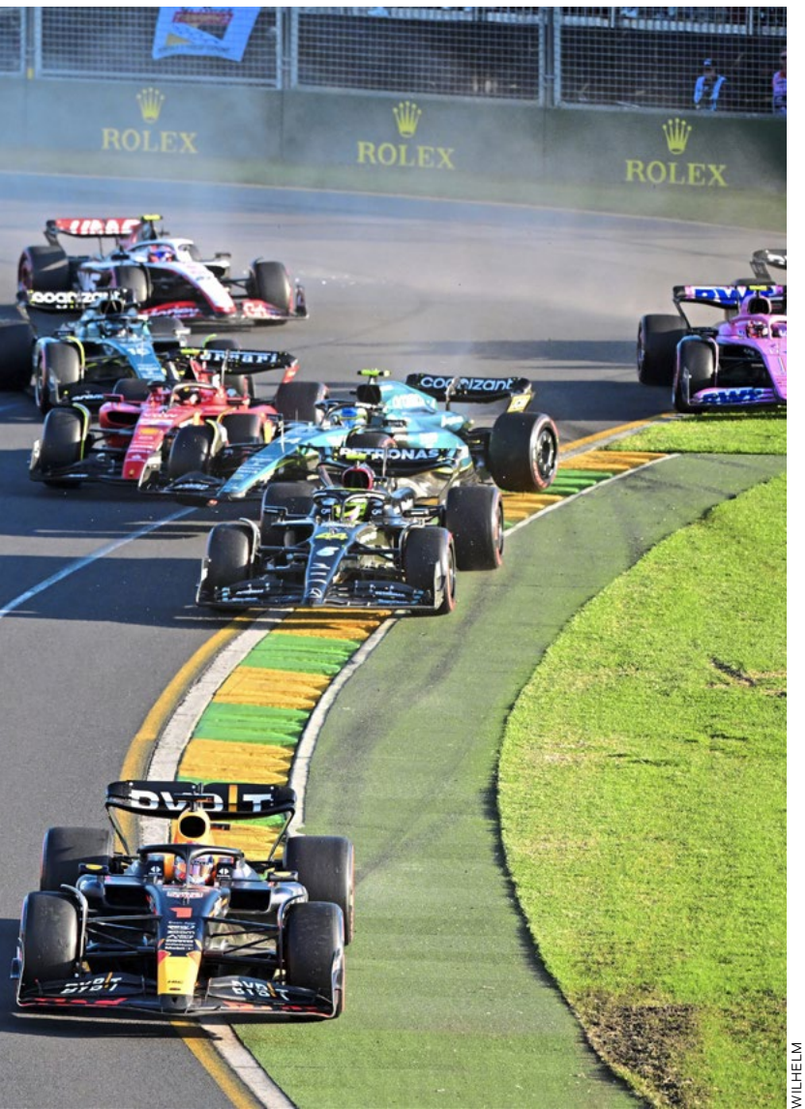
Der zweite Neustart: Verstappen verteidigt die Führung. Hamilton ist schon einige Meter zurück. Sainz dreht Alonso um.

XPB

Mercedes besser, aber Russell im Pech: Ein Motorschaden reißt ihn aus dem Rennen. Hamilton erobert für seinen Rennstall das erste Podest der Saison

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

tem Rennsieger



WILHELM

WILHELM

Großer Knall: Alpine versenkt doppelte Punkte in der Mauer. Carbon-Teile und Felgen fliegen durch die Luft. Die Formel 1 erlebt chaotische Momente

Die Stewards sprachen Wittich den nötigen Ermessensspielraum zu und führten an, dass er mit den zum Zeitpunkt vorliegenden Informationen gehandelt habe. Außerdem habe er zur Entscheidungsfindung nicht viel Zeit gehabt. Obendrein wurde angeführt, dass die Safety-Car-2-Linie nicht als stichfeste Referenz dienen konnte, weil manche Fahrer früh genug bremsten, um die erste Kurve zu erwischen, andere nicht. Das wäre gewissermaßen unfair gewesen.

Gab es einen Schuldigen am Alpine-Crash?

Alpine war auf dem besten Weg zu elf Punkten. Pierre Gasly befand sich auf einem sicheren fünften Platz, Esteban Ocon war Zehnter. Der zweite Rennabbruch und der fällige Neustart riss beide Alpine in der 57. Runde aus dem Rennen. Gasly rutschte wie Sergio Pérez in der ersten Kurve ins Gras. Bei der Suche nach der Ideallinie verhakte sich sein Auto mit dem des Teamkollegen. Beide krachten in die Mauer.

Für das Team war der Doppelausfall in mehrerer Hinsicht bitter. Der französische Nationalrennstall verlor den fünften WM-Platz an McLaren. Alpine verwehrte sich selbst den Lohn für eine ansprechende Pace. Der Unfallschaden geht ins Budget. Und die Ersatzteile sind knapp. „Wir müssen Gas geben, um für Baku wieder zwei Autos zusammenzuhaben, und dazu unsere Upgrades anzubringen“, sagte Teamchef Otmar Szafnauer.

Die Sportkommissare werteten den Zusammenstoß als Rennunfall. Gasly schnaufte durch. Er ist nur zwei Punkte von einer Rennsperre entfernt. Bei Alpine schob man keinem Fahrer den schwarzen Peter zu. „In der Hitze mussten sie jeweils eine schnelle Entscheidung treffen. Pierre wollte auf die Rennlinie zurückkehren. Tsunoda ist gerade noch rechts durchgewischt. Esteban wollte ihm folgen. Rennfahrer gehen in dieser Situation nicht vom Gas. Und bei Pierre war es nicht so, dass er in den Spiegel geschaut und dann Esteban die Tür zugeworfen hätte“, referierte der Teamchef.

Wie hätte Sainz vielleicht doch punkten können?

Carlos Sainz drehte Alonso beim Neustart in Runde 57 um. Dafür kassierte er fünf Sekunden. „Das ist die unfairste Strafe meines Lebens“, klagte der Madrilene. Sein geschädigter Landsmann meinte: „Er hat das nicht mit Absicht gemacht. Mir erscheint die Strafe ziemlich brutal.“

Bei Ferrari war man sauer, dass die Sportkommissare noch während des Rennens eine Strafe aussprachen, ohne Sainz anzuhören. Das passe zur nicht stringenten Linie der FIA, mal schnell zu entscheiden und mal ewig zu warten. „Bei nur einer Runde hätte es Sinn gemacht, sich nach dem Rennen mit Carlos zusammenzusetzen“, meinte Teamchef Frédéric Vasseur.

Die fünf Strafsekunden ließen Sainz vom vierten auf den zwölften Rang purzeln. Die Gegner waren der Meinung, dass der Spanier vielleicht hätte punkten können, wenn er unter Safety Car die maximal zehn erlaubten Wagenlängen zu Vordermann Alonso gelassen hätte und dann aus der letzten Kurve heraus Vollgas gegeben hätte. Dann hätte er vielleicht die nötigen Zehntel herausholen können, um Achter oder Neunter zu werden. Andererseits ist es schwer, so etwas unter Safety Car perfekt zu timen. Einen Versuch wäre es aber wert gewesen.

Wie ist die Pace von Mercedes zu bewerten?

Verstappen war im Red Bull für alle außer Reichweite. Mercedes, Aston Martin und Ferrari hatten dagegen einen ähnlichen Speed – sowohl auf eine Runde als auch über die Distanz. Mercedes traf das verhältnismäßig kleine Arbeitsfenster seines Autos. Die Ingenieure fanden die passende mechanische Abstimmung. „Die Strecke und der Asphalt haben uns geholfen. Wir sahen besser aus, als wir tatsächlich sind“, äußerte sich Teamchef Toto Wolff.

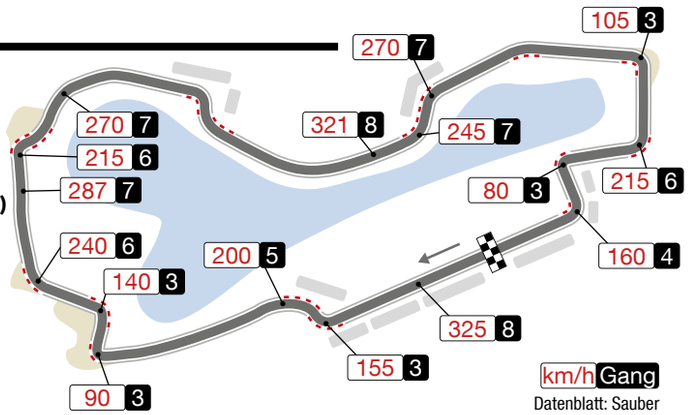
Nur der Ausfall von Russell trübte die Freude bei Mercedes. Der Motor spuckte Feuer. „Es sieht nach einem Schaden in einem der Zylinder aus“, berichtete Wolff. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP AUSTRALIEN: 3. VON 23 LÄUFEN, 2. APRIL 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,278 km**
Runden:	**58**
Distanz:	**306,124 km**
Zuschauer:	**131124**
Wetter:	**17 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**328,8 km/h (Verstappen)**
Topspeed Rennen:	**325,5 km/h (Piastri)**
Gangwechsel/Runde:	**42**
Volllastanteil:	**81% (Distanz)**
Pole-Position 1. Kurve:	**261 m**
Führungswechsel:	**2**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	2	69
2.	Pérez	1	54
3.	Alonso		45
4.	Hamilton		38
5.	Sainz		20
6.	Stroll		20
7.	Russell		18
8.	Norris		8
9.	Hülkenberg		6
10.	Leclerc		6
11.	Bottas		4
12.	Ocon		4
13.	Piastri		4
14.	Gasly		4
15.	Zhou		2
16.	Tsunoda		1
17.	Magnussen		1
18.	Albon		1
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	3	123
2.	Aston Martin		65
3.	Mercedes		56
4.	Ferrari		26
5.	McLaren		12
6.	Alpine		8
7.	Haas		7
8.	Alfa Romeo		6
9.	Alpha Tauri		1
10.	Williams		1

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	2:1
Hamilton – Russell	0:3
Leclerc – Sainz	2:1
Norris – Piastri	2:1
Gasly – Ocon	1:2
De Vries – Tsunoda	0:3
Alonso – Stroll	3:0
Albon – Sargeant	3:0
Bottas – Zhou	1:2
Hülkenberg – Magnussen	3:0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	58/47[1)]	2:32.38,371 min = 120,332 km/h	1.20,342 min
2.	**Hamilton**	58/5	+ 0,179 s	1.20,613 min
3.	**Alonso**	58	+ 0,769 s	1.20,476 min
4.	**Stroll**	58	+ 3,082 s	1.20,934 min
5.	**Pérez**	58	+ 3,320 s	1.20,235 min
6.	**Norris**	58	+ 3,701 s	1.21,173 min
7.	**Hülkenberg**	58	+ 4,939 s	1.21,124 min
8.	**Piastri**	58	+ 5,382 s	1.21,335 min
9.	**Zhou**	58	+ 5,713 s	1.21,819 min
10.	**Tsunoda**	58	+ 6,052 s	1.21,789 min
11.	**Bottas**	58	+ 6,513 s	1.22,233 min
12.	**Sainz**[2)]	58	+ 6,594 s	1.20,467 min
13.	**Gasly**	56	Unfall (P 5)	1.20,995 min
14.	**Ocon**	56	Unfall (P 10)	1.21,203 min
15.	**De Vries**	56	Unfall (P 15)	1.21,183 min
16.	**Sargeant**	56	Unfall (P 16)	1.21,456 min
17.	**Magnussen**	52	Unfall (P 12)	1.21,685 min
18.	**Russell**	17/6	Motor (P 4)	1.22,680 min
19.	**Albon**	6	Unfall (P 6)	1.23,349 min
20.	**Leclerc**	0	Unfall (P 7)	

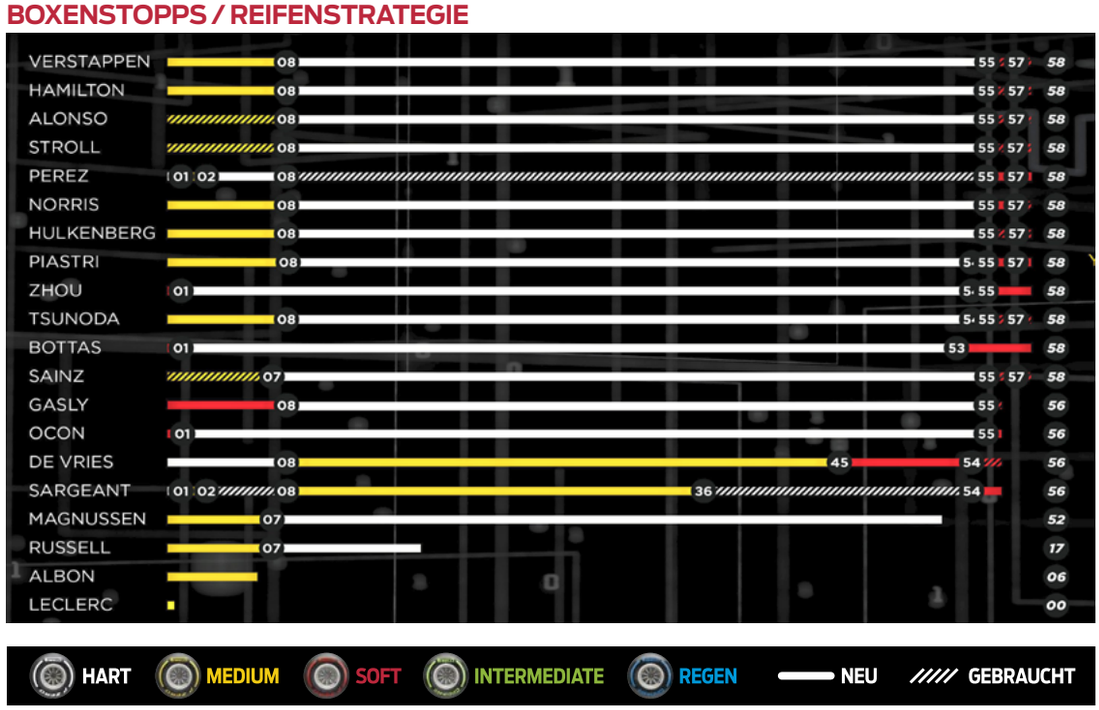
1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot, 2) +5 Sek.: Verursachen einer Kollision

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	George Russell, GB	63
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Fernando Alonso, E	14
5	Carlos Sainz, E	55
6	Lance Stroll, CAN	18
7	Charles Leclerc, MC	16
8	Alexander Albon, THA	23
9	Pierre Gasly, F	10
10	Nico Hülkenberg, D	27
11	Esteban Ocon, F	31
12	Yuki Tsunoda, JAP	22
13	Lando Norris, GB	4
14	Kevin Magnussen, DK	20
15	Nyck de Vries, NL	21
16	Oscar Piastri, AUS	81
17	Guanyu Zhou, CHN	24
18	Logan Sargeant, USA	2
19	Valtteri Bottas, FIN[1)]	77
20	Sergio Pérez, MEX[1)]	11

Startnummer
1) Start aus Boxengasse: Spezifikationswechsel unter Parc fermé

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

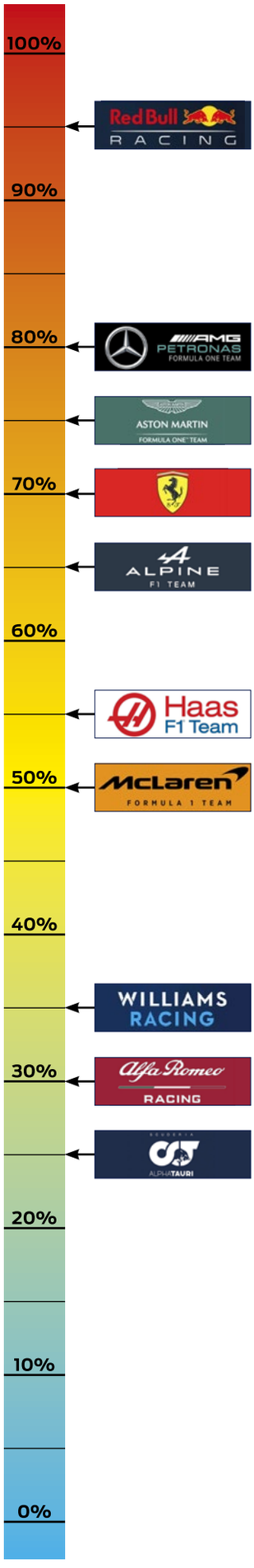
GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.18,790 min	17
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,433 s	20
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,503 s	19
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,527 s	23
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,588 s	16
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,715 s	20
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,746 s	16
8.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,856 s	22
9.	George Russell	Mercedes	+ 0,909 s	23
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,976 s	19
11.	Alexander Albon	Williams	+ 0,976 s	21
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,987 s	22
13.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,016 s	19
14.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,143 s	25
15.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,284 s	21
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,385 s	20
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,609 s	14
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,629 s	21
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,779 s	22
20.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,357 s	17

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Aston Martin	1.18,887 min	13
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,445 s	10
3.	Max Verstappen	Red Bull	+0,615 s	12
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,785 s	20
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,808 s	12
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,838 s	12
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,196 s	15
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,289 s	20
9.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,307 s	19
10.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,319 s	12
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,333 s	18
12.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,425 s	22
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,436 s	17
14.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,493 s	24
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,583 s	22
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,692 s	15
17.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,713 s	8
18.	Alexander Albon	Williams	+ 2,295 s	18
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,379 s	18
20.	Logan Sargeant	Williams	keine Zeit	0

FORMBAROMETER



GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.17,565 min	24
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,162 s	26
3.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,373 s	23
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,390 s	23
5.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,529 s	23
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,558 s	18
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,562 s	29
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,573 s	25
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,633 s	22
10.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,765 s	20
11.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,845 s	24
12.	Alexander Albon	Williams	+ 0,988 s	21
13.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,126 s	28
14.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,148 s	21
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,244 s	24
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,336 s	22
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,382 s	20
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,491 s	26
19.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,527 s	23
20.	Lando Norris	McLaren	+ 1,581 s	12

GP AUSTRALIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.17,384	1.17,056	1.16,732
2.	George Russell	1.17,654	1.17,513	1.16,968
3.	Lewis Hamilton	1.17,689	1.17,551	1.17,104
4.	Fernando Alonso	1.17,832	1.17,283	1.17,139
5.	Carlos Sainz	1.17,928	1.17,349	1.17,270
6.	Lance Stroll	1.17,873	1.17,616	1.17,308
7.	Charles Leclerc	1.18,218	1.17,390	1.17,369
8.	Alexander Albon	1.17,962	1.17,761	1.17,609
9.	Pierre Gasly	1.18,312	1.17,574	1.17,675
10.	Nico Hülkenberg	1.18,029	1.17,412	1.17,735
11.	Esteban Ocon	1.17,770	1.17,768	
12.	Yuki Tsunoda	1.18,471	1.18,099	
13.	Lando Norris	1.18,243	1.18,119	
14.	Kevin Magnussen	1.18,159	1.18,129	
15.	Nyck de Vries	1.18,450	1.18,335	
16.	Oscar Piastri	1.18,517		
17.	Guanyu Zhou	1.18,540		
18.	Logan Sargeant	1.18,557		
19.	Valtteri Bottas	1.18,714		
20.	Sergio Pérez	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

26

Seit der Umstellung des Punktesystems 2010 hat Ferrari in den ersten drei Rennen einer Saison nie so wenige Punkte gesammelt. Selbst nicht im Seuchenjahr 2020, als Maranello mit 27 Zählern aus den Startlöchern kam. In Australien schrieb die Scuderia einen Nuller, wie sonst nur Alpine und Williams. Mit 444 631 Besuchern über die drei Veranstaltungstage erzielte Melbourne übrigens einen Fan-Rekord. Allein 131 124 kamen am Rennsonntag. Traurig: Noch vor Rennende drang eine große Gruppe auf die Rennstrecke. Der Fall muss aufgearbeitet werden.

Ferrari in der Krise: Weder Leclerc noch Sainz punkteten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,33
An Verstappens Vorstellung sind nur Kleinigkeiten auszusetzen. Zwei mittelmäßige Starts und ein Ausflug in die Wiese. Den Rest des Rennens kontrollierte der Holländer, der zu Beginn auf Risiko-Minimierung fuhr.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 7,67
Weil Regen drohte, verkürzte Leclerc eigenmächtig die Aufwärmphase der Reifen im Q3. Die Quittung war der siebte Startplatz. Dafür büßte er in Kurve 3. Stroll schickte Leclerc ins Kiesbett. Der Monegasse lenkte etwas optimistisch früh ein.

George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 10/10 – Ø 9,00
Der zweite Startplatz, die Führung bis zum Taktikpoker in Runde 7 und der Anfang einer Aufholjagd zeigten Russells Qualitäten. Ein Motorschaden machte einem Rennen ein unverdientes Ende.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,33
Das Q3 verfehlte Ocon um sieben Tausendstel. Ein taktischer Reifenwechsel in Runde 2 warf ihn auf Platz 15. Der Kampf zurück auf den zehnten Platz war mühsam. An der Kollision mit Gasly traf ihn eine Teilschuld. Ocon entschuldigte sich.

Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 6,67
Nach dem 13. Platz in der Startaufstellung sah es nach einer weiteren Pleite aus. Doch Norris hielt sich am Sonntag aus jedem Chaos raus und lieferte sich mit Hülkenberg und Pérez einen großen Kampf. Das war wieder der alte Norris.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 03/10 – Ø 5,00
Bottas versinkt immer weiter im Mittelmaß. In der Qualifikation brachte er die Vorderreifen nicht auf Temperatur. Im Rennen spielte er keine Rolle. Mit drei Reifenwechseln war der Finne Stammgast in der Boxengasse.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 9,33
Alonso war ein Kandidat für die erste Startreihe. Vorsicht in der letzten Q3-Runde wegen Seitenwind brachte ihn auf Startplatz 4. Im Rennen versuchte er 50 Runden lang, Hamilton zu überholen. Er war schneller, aber nicht schnell genug.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,67
Magnussen war ein Opfer der ersten Rotphase. Danach kämpfte sich der Däne bis auf Platz 12 vor und träumte schon von Punkten. Vielleicht ein bisschen zu viel. Mit seinem Mauerkuss in Kurve 2 löste er die zweite Unterbrechung aus.

Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Der AlphaTauri hatte nicht den Speed für Punkte. Tsunoda holte trotzdem einen Zähler. Als Profiteur vieler Unfälle und roter Flaggen. Exzellente Starts brachten ihn immer wieder zurück. Nach dem letzten lag er kurz auf Platz 5.

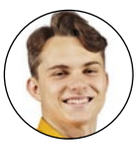
Alex Albon – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 6,67
Startplatz 8 war ein echtes Highlight. Der sechste Platz, den Albon bis zu seinem Ausfall hielt, noch besser. Den Unfall in Kurve 6 konnte er sich nicht erklären. „Ich war langsamer als in der Runde davor." Trotzdem: Das waren weggeworfene Punkte.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 8,67
Für den Unfall im Q1 war ein technischer Defekt schuld, der schon im dritten Training auftrat. Aber muss Pérez gleich in der ersten Q1-Runde aufs Ganze gehen? Im Rennen tat er sich schwerer, nach vorne zu kommen, als gedacht.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,00
Die erste rote Flagge warf Sainz auf Platz 11. Der Spanier kämpfte sich auf Rang 4 nach vorn und lieferte dabei neun Überholmanöver ab. Beim zweiten Re-Start war er zu aggressiv. Die Strafe für den Alonso-Dreher kostete ihn WM-Punkte.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,67
In der Qualifikation fehlten Hamilton 136 Tausendstel auf den Teamkollegen. Nach Russells Ausfall hielt er alleine die Mercedes-Flagge hoch. Er hielt 50 Runden lang den leicht schnelleren Alonso auf Distanz.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,00
Auch Gasly hatte das Gefühl, an der Kollision, die beide Alpine aus dem Rennen warf, mit schuldig zu sein. Da war von beiden Fahrern zu viel Aggressivität im Spiel. Gasly warf einen 5. Platz weg. Er hielt immerhin mit einem Ferrari und Aston Martin mit.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,33
Vier Punkte von Startplatz 16 sind eine schöne Belohnung in seinem ersten Heimrennen. Piastri legte ein sauberes Rennen hin und profitierte am Ende von den roten Flaggen und den Unfällen der Konkurrenz.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 6,33
Zhou stellt Bottas immer mehr in den Schatten. Der Chinese stellte mit einem guten Start und einem soliden Rennen ohne Fehler sicher, dass er zum Schluss von den roten Flaggen, den Unfällen der Alpine und der Sainz-Strafe profitieren konnte.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 8,33
In der Qualifikation verlor Stroll knapp zwei Zehntel auf den Teamkollegen. In der Gruppe mit Sainz und Gasly war er immer das Schlusslicht. Anzukreiden sind ihm die Kollision mit Leclerc und der folgenlose Ritt durchs Kiesbett beim zweiten Re-Start.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 7,33
Endlich Punkte für Hülkenberg. Und wieder ein Start aus den Top 10. Der Deutsche fuhr von der ersten bis zur letzten Runde in den Punkte-Rängen. Pech, dass der letzte Re-Start annulliert wurde. Da lag er kurz auf dem vierten Platz.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,33
De Vries stand wieder im Schatten von Tsunoda. Der Holländer hatte Pech mit seinem Boxenstopp-Timing und den roten Flaggen, und er fuhr mit einem beschädigten Frontflügel. Beim zweiten Re-Start torpedierte ihn Sargeant ins Kiesbett.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 02/10 – Ø 5,33
Das waren ein bisschen zu viele Fehler für einen Rookie. Schon in der Qualifikation ging es los. Die Quittung war Startplatz 18. Der Speed auf den Medium-Reifen passte nicht. Der Auffahrunfall gegen De Vries geht auf seine Kappe.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

101. PODIUM IST (K)EIN SIEG

Fernando Alonso krönte sich in Jeddah nach Michael Schumacher, Lewis Hamilton, Alain Prost, Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen zum sechsten Fahrer, der mindestens 100 Mal auf einem Formel-1-Podium stand. Die Statistik ließ laut Alonso sogar noch auf weitere Erfolge hoffen: „Für alle meine Kollegen war das 101. Podium ein Sieg." Für ihn war es nur Platz 3.

WIE MIT EINER LUNGE

Max Verstappen stand kurz davor, auf den GP Saudi-Arabien verzichten zu müssen. Ein Virus hatte ihn für mehrere Tage ans Krankenbett gefesselt. „Es fühlte sich an, als hätte ich nur eine Lunge." Auch nach den ersten Runden zweifelte der Weltmeister noch. „Nach zwei Runden war ich völlig fertig. Erst Schritt für Schritt kamen die Lebensgeister zurück. Ich war aber das ganze Wochenende nicht richtig fit."

STEINER ALS TV-REPORTER

Haas-Teamchef Guenther Steiner verbrachte das freie Wochenende vor dem GP Australien als Co-Kommentator für Fox TV beim Nascar-Rennen in Austin. Seine Erkenntnis: „TV-Reporter ist ein echt harter Job."

MIT F1-AUTO IM OUTBACK

Daniel Ricciardo war offiziell der Ersatzfahrer für Verstappen und Pérez in Australien. Der achtfache GP-Sieger verbrachte schon die Woche vor dem GP Australien in seiner Heimat. Red Bull schickte ihn im alten RB7 ins Outback. Ricciardo fuhr mit dem Red Bull von 2011 am Strand, in der Wüste und auf der legendären Rennstrecke von Bathurst.

RED BULL

Spaß im Outback: Daniel Ricciardo

GRID KID FÜR KVYAT

Oscar Piastri wuchs nur 15 Minuten entfernt vom Albert Park in Melbourne auf. Trotzdem war es sein erstes Autorennen auf dem Grand-Prix-Kurs. Nur 2015 kam er mit der Formel 1 in Melbourne in Berührung: „Ich war damals ein Grid Kid für Daniil Kvyat. Dann hat er es nicht mal in die Startaufstellung geschafft, weil sein Auto auf dem Weg dorthin liegen geblieben ist."

ÄRGER MIT JEDDAH

Schon 2022 hatte die Formel 1 Ärger mit Saudi-Arabien. Die Seefracht wurde erst mit einer Verzögerung von vier Monaten ausgeliefert. Ein ähnliches Problem bahnt sich in diesem Jahr an. Wegen Ramadan liegt die Seefracht erst einmal in Jeddah fest.

MASI ZURÜCK

Erstmals seit dem WM-Finale in Abu Dhabi 2021, das ihn auf Druck von Mercedes den Rennleiter-Job kostete, tauchte Michael Masi im Formel-1-Fahrerlager auf. Er ist Vorsitzender der australischen Supercars-Kommission. Die Supercars fuhren im Rahmenprogramm des GP Australien.

XPB

Zurück im Paddock: Michael Masi

WIE EIN ZOMBIE

Esteban Ocon begann bereits vor der Abreise, sich an die Zeitumstellung anzupassen, um nicht vom Jetlag eingeholt zu werden: „Ich habe am Freitag in der Woche davor angefangen. Ich bin um drei Uhr nachmittags ins Bett. Ich habe gelebt wie ein Zombie."

DINNER MIT OBAMA

Große Ehre für Lewis Hamilton: Der Mercedes-Star speiste am Donnerstagabend mit Ex-US-Präsident Obama zu Abend.

KOMMENTAR

Formel-1-Chef Stefano Domenicali verriet kürzlich, dass er freie Trainingssitzungen nicht mag, weil es keine Punkte oder Pokale zu gewinnen gibt. Sie sind ein Spielfeld für die Ingenieure, aber keine Show für die Fans. Ihm wäre es lieber, wenn an allen drei Tagen Action geboten wäre. So wie an den Sprint-Wochenenden. Und prompt liefen im Fahrerlager die Debatten an, ob man nicht bei jedem Grand Prix an jedem Tag einen Wettbewerb erfinden könne, der das Publikum unterhält. Liberty als Rechteinhaber hat dabei mehr den Geldbeutel als den Fan im Blick. Jede zusätzliche Attraktion könnten die Amerikaner den Veranstaltern berechnen. Doch sie sollten aufpassen. Es droht eine Übersättigung. 23 Rennen sind schon das Limit. Man stelle sich vor, man hätte wie in der MotoGP auch noch 23 Sprints.

WILHELM

Domenicali sucht nach Wegen, noch mehr (Geld) aus der Formel 1 zu holen

Also 46 zählbare Resultate. Und vielleicht noch den einen oder anderen Zusatzpunkt für eine Tagesbestzeit oder schnellste Runde. Mehr ist oft weniger. Wenn Punkte zur Inflationsware werden, ist der einzelne Punktgewinn nichts mehr wert. Wenn es zu viele Events gibt, erinnert man sich am Ende nicht mehr an einzelne Rennen. Eine Ansammlung von Höhepunkten macht den Höhepunkt zur Routine. Droht Langeweile, weil ein Auto zu überlegen ist, hätte man lieber eine Saison mit zehn statt 30 Rennen. Da zieht sich das Jahr dann wie Kaugummi hin. Den Amerikanern macht das nichts aus. In ihren großen Ligen spielen die Clubs gefühlt hundert Mal gegeneinander, nur um in Play-offs per K.o.-System den Sieger im Best-of-Seven-Modus zu ermitteln. Da soll das Sportereignis Teil des Alltags werden. Im Rest der Welt funktioniert das nicht. Und es ginge auch gegen das Selbstverständnis der Formel 1. Die versteht sich als Premiumprodukt, bei dem Exklusivität der Anreiz sein soll. Lasst die Finger davon, den Zirkus immer weiter aufzublasen. Sonst sinkt irgendwann die Qualität und damit auch der Preis. Dann braucht man umso mehr Quantität, um das gleiche Geld zu verdienen. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Braucht die Formel 1 mehr Attraktionen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein fast perfektes A

Selten ist ein Auto so überlegen in eine Saison gestartet wie der Red Bull RB19. Die Konkurrenz weiß, was Red Bull besser macht, aber sie sucht Antworten darauf, was dahintersteckt.

Von: **Michael Schmidt**

Der Red Bull RB19 ist erst drei Grands Prix gefahren, doch er hat es bereits in die Hall of Fame geschafft. Als eines der überlegensten Autos der Formel-1-Geschichte. Da fallen einem noch der Alfa Romeo Tipo 158 von 1950 ein, der Lotus 79 von 1978, der McLaren MP4-4 von 1988, der Williams FW14B von 1992, der Ferrari F2002 von 2002, der Red Bull RB9 von 2013 und der Mercedes W11 von 2020.

Auch der Red Bull RB19 fährt in einer Klasse für sich. Der Vorsprung auf eine Runde beträgt im Schnitt 0,227 Sekunden. Im Rennen wächst er auf 0,457 Sekunden pro Runde. Und das ist noch schmeichelhaft. Die Red-Bull-Piloten nehmen in der Schlussphase der Rennen immer Tempo raus, um keinen Ausfall zu riskieren. Oder es kommt wie in Melbourne ein Neustart kurz vor dem Ziel dazwischen.

> Red Bulls Wunderauto hat Ferrari und Mercedes in eine Krise gestürzt. Jede Überreaktion wäre jetzt falsch. Deshalb mahnen die Teamchefs Vasseur und Wolff zur Ruhe.

Das Wunderauto hat Ferrari und Mercedes in die Krise gestürzt. Die Herausforderer haben auch noch Aston Martin vor der Nase. Ihr Rückstand auf Red Bull ist über den Winter nicht geschrumpft, sondern gewachsen. Mercedes verliert in schnellen Kurven und bei der Traktion. Ferrari in langsamen Ecken und auf der Bremse. Da hilft es auch nicht, dass der Rückstand auf den Geraden kleiner ist. Nur der

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Vorteil offenes DRS: Kein Auto gewinnt so viel Geschwindigkeit mit offenem Flügel. Auch Beam Wing und Diffusor tragen dazu bei

uto

WILHELM

Angewinkeltes Getriebe: Red Bull hat es und gibt es an Alpha Tauri weiter

MSA

Der hintere obere Querlenker dockt extrem weit unten am Chassis an

MSA

Vorsprung an Unterboden und Diffusor: Red Bull hat stabilen Abtrieb

Aston Martin kann einen Erfolg für sich verbuchen. In mittelschnellen Kurven sind die grünen Autos besser. Aber eine Erklärung, was das Red-Bull-Paket so stark macht, hat man auch beim ersten Verfolger nicht.

Die beste Aero-Stabilität

Red Bulls Dominanz ist für die Gegner eine Bankrotterklärung. Der Titelverteidiger hat wegen seiner Budgetdeckel-Strafe und der WM-Position zwölf Prozent weniger Windkanalzeit als Ferrari, 17 Prozent weniger als Mercedes und 37 Prozent weniger als Aston Martin. „Der Effekt wird uns eher in der zweiten Saisonhälfte treffen, weil die Strafe erst seit November gilt“, malt Teamchef Christian Horner den Teufel an die Wand. „Wir nutzen unsere Windkanalzeit effizienter“, beschwichtigt Sportchef Helmut Marko. „Getestet wird jetzt nur noch, was einen signifikanten Fortschritt verspricht.“

Bis jetzt ist die Konkurrenz beim Studium der Geheimnisse des Red Bull RB19 auf Beobachtungen und Vermutungen angewiesen. Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur führt alles auf die überragende aerodynamische Stabilität des RB19 zurück. In dem kleinen Arbeitsfenster, das die Groundeffect-Autos zulassen, liefert der Red Bull gleichbleibenden Abtrieb. Zu einem größeren Maß als andere über den Unterboden. Der spielt mit seinen Wölbungen und Dellen und mit den geschwungenen Venturi-Kanälen schon rein optisch in einer anderen Liga. Das angewinkelte Getriebe schafft im Mittelteil des Diffusors mehr Expansion.

Ferrari oder Aston Martin haben in der Spitze vielleicht mehr Anpressdruck, doch am Ende bestimmt der niedrigste Wert, was sich der Fahrer zutraut und wie weit die Ingenieure mit dem Setup gehen können. „Die gute Stabilität auf einem hohen Abtriebsniveau erlaubt Red Bull, mit kleineren Flügeln zu fahren“, nennt Vasseur ein Beispiel.

Red Bull erzielt bei aktiviertem DRS einen größeren Speedgewinn als alle anderen Autos im Feld. Das liegt nicht nur daran, dass der Flap im Vergleich zum Hauptblatt relativ groß ist. Die Aerodynamik ist so ausgetüftelt, dass sich bei geöffnetem Heckflügel das Strömungsbild so verändert, dass auch der Beam Wing darunter und der Diffusor Abtrieb verlieren und sich damit der Luftwiderstand verringert.

Ein Rätsel ist, warum Red Bull mit der Bodenfreiheit im Heck von einem Extrem ins andere gegangen ist. Von ganz hoch auf ganz tief. „Wenn du schon das beste Auto hast und dann so einen Schritt machst, ist das ein Beweis für das totale Verständnis“, applaudiert Mercedes-Technikchef Mike Elliott. Mercedes und Ferrari könnten sich gar nicht leisten, so tief zu fahren. Weil es dann Bouncing gibt oder die Schutzplanke leidet. „Die Red Bull setzen auf den Geraden früher als alle anderen mit dem Heck auf der Straße auf. Wenn wir das machen würden, wären wir mit der Schutzplanke im illegalen Bereich“, wundert sich Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin.

Red Bull ist offenbar auch mit einem konventionellen Fahrwerk in der Lage, die Dämpfer und Federn mit abnehmender Fahrzeughöhe von weich auf hart zu trimmen. „Das so hinzukriegen, dass du das Auto in den schnellen Kurven gerade so nicht aufsetzen lässt, auf den Geraden aber doch, ist mit einer klassischen Aufhängung unheimlich schwierig“, staunt Shovlin.

Es ist nicht nur die Aerodynamik, die diesem Red Bull Flügel verleiht. Die Aufhängungsgeometrie unterscheidet sich von allen anderen. Vorne pfeilen sich die vorderen oberen Querlenker nach vorne, und der hintere Arm liegt eine ganze Etage tiefer. Das reduziert das Eintauchen des Autos beim Bremsen. Die Hinterradaufhängung verringert beim Beschleunigen die Nickbewegung nach hinten. Das hält die Aerodynamik bei Lastwechseln in einer stabilen Position. Ein Red-Bull-Ingenieur bestätigt: „Bei uns gehen Mechanik und Aerodynamik Hand in Hand.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Madrid will Grand Prix

Madrid will unbedingt einen Grand Prix und könnte Barcelona ab 2027 Konkurrenz machen. Es gibt bereits Pläne für eine Strecke auf einem Messegelände am Stadtrand.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 zieht in Spanien wieder Zuschauer an. Das Rennen in Barcelona wird vor ausverkauftem Haus stattfinden. Die Fans können nun gleich bei zwei Fahrern auf Podiumsplätze hoffen. Neben Carlos Sainz im Ferrari hat nun auch Superstar Fernando Alonso plötzlich wieder die Chance, ganz vorn zu landen. „Die ganze Strecke wird bei unserem Grand Prix eine Alonso-Tribüne sein“, prophezeit der zweifache Weltmeister selbstbewusst.

Der neue Boom schafft Begehrlichkeiten. Neben einem Grand Prix in Südkorea in Seoul hat Madrid die besten Chancen, einen festen Platz im GP-Kalender zu finden. Allerdings frühestens 2025 oder 2026. Die Initiatoren sind dieselben Leute, die zusammen mit der Formel 1 am 24. März für drei Monate ein Museum zur Geschichte des Sports eröffnet haben. Geplant ist offenbar eine 5,2 Kilometer lange Strecke auf einem Messegelände am Stadtrand von Madrid. Ein Teil des Kurses soll durch eine Messehalle führen, die zu einer Art Stadion umgebaut wird. Ab 2027 stünde Madrid dann in Konkurrenz zu Barcelona. ■

WILHELM

Alonso und Sainz als Zugpferde: Madrid will in den Formel-1-Rennkalender

Formel 1

Cockpit zu weit vorn

Lewis Hamilton gerät im Duell mit George Russell immer mehr unter Druck. Der Rekordsieger nennt die Position des Cockpits als einen der Gründe. Es liegt zu weit vorn.

Von: **Michael Schmidt**

So viel Gegenwehr im eigenen Team hatte Lewis Hamilton zuletzt mit Nico Rosberg. Und sein aktueller Teamkollege George Russell steht erst am Anfang seiner Karriere. Mit mehr Erfahrung könnte der 25-jährige Engländer seinem berühmten Landsmann bald den Rang ablaufen. Bei Niederlagen reagiert Hamilton empfindlich. In Saudi-Arabien begründete er das verlorene Duell mit dem falschen Setup, das er gewählt hatte.

Doch Hamilton sieht auch einen generellen Grund dafür, warum er sich mit den Mercedes der Groundeffect-Ära so schwertut. Er führt es auf die Sitzposition zurück. Im Mercedes liegt das Cockpit fünf Zentimeter näher an der Vorderachse als bei allen anderen Autos. Das hat mit dem eigenwilligen Konzept zu tun. Um die Position der seitlichen Crashstruktur und der Seitenkästen legal zu gestalten, muss das Cockpit relativ zur Vorderachse nach vorn rücken.

Der Spielraum für die Lage des Cockpits ist wegen der Mindestlänge für das Cockpit und des maximalen Radstands von 3600 Millimetern begrenzt. „Du hast zehn Zentimeter Platz, in denen du das Cockpit hin- und herschieben kannst“, erklärt Technikdirektor Mike Elliott.

Hamilton fordert, dass Mercedes das Cockpit 2024 wieder nach hinten rückt. „Ich habe kein Problem mit übersteuernden Autos. Aber durch die vorgerückte Position und die nach vorn geschobene Aerodynamik-Balance hat sich meine Wahrnehmung, wie das Heck reagiert, geändert.“ ■

WILHELM

Das Cockpit des Mercedes ist um etwa fünf Zentimeter nach vorn gerückt

NACHRICHTEN

BREITERE STARTBOXEN

Nachdem Fernando Alonso und Esteban Ocon bei den ersten beiden Grands Prix Strafen kassierten, weil sie seitlich versetzt in ihren Startboxen standen, hat die FIA den Piloten geholfen. Die Startboxen wurden von 2,50 auf 2,70 Meter verbreitert. Außerdem wurde getestet, ob eine Mittellinie den Fahrern beim Einparken hilft.

KONTAKT GLEICH ARBEIT

Aston Martin hatte mit seiner Revision im Fall Alonso in Jeddah Erfolg. Das Team konnte nachweisen, dass es keine Einigung der Teams darüber gab, ob der Kontakt eines Werkzeugs mit dem Auto beim Absitzen einer Zeitstrafe bereits als Arbeit gewertet werden soll. Es gab sieben vergleichbare Fälle, bei denen nichts passierte. Die FIA veröffentlichte eine Klarstellung für die Zukunft: Jede Berührung ist nun strafbar.

BRIDGESTONE PRÜFT F1

Die FIA hat die Reifenlieferung für die Formel 1, Formel 2 und Formel 3 von 2025 bis 2028 zur Ausschreibung freigegeben. Die Hersteller können sich bis zum 15. Mai bewerben. Wer von der FIA die Freigabe erhält, darf dann mit dem F1-Management über die kommerziellen Rahmenbedingungen verhandeln. Außer Pirelli soll sich auch Bridgestone beworben haben.

ZWEI QUALIS FÜR SPRINT

Die Formel 1 will an Sprintwochenenden zwei Qualifikationen abhalten. Am Freitag für das Hauptrennen, am Samstag für den Sprint. Die Sprint-Qualifikation wird in zeitlich auf zwölf (Q1), neun (Q2) und acht Minuten (Q3) verkürzten Segmenten auf unterschiedlichen Reifentypen stattfinden. Die Umsetzung schon für Baku bräuchte Einstimmigkeit. Davor muss noch das Reglement umgeschrieben werden. Es betrifft die Bereiche Ablauf, Reifen, Motoren, Parc fermé.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

05.–07. MAI 2023
AM NÜRBURGRING

MOTORRAD TESTIVAL 2023

POWERED BY PROBEFAHRTENBUTLER

Jetzt buchen

www.motorradtestival.de

Testen wie die Redaktion MOTORRAD

Auf den schönsten Straßen der Eifel die neuesten Bikes aus zwölf verschiedenen Kategorien im direkten Vergleich Probe fahren. Von Naked Bikes über Reiseenduros, Sportler, Tourer, Cruiser, Modern Classics, 125er bis zum E-Motorrad bleiben keine Wünsche offen.

Benelli · BRIXTON MOTORCYCLES · DUCATI · nürburgring · GARMIN · HARLEY-DAVIDSON · HONDA · Indian MOTORCYCLE · KYMCO

mash · MOTOMORINI · PROBEFAHRTEN BUTLER · ROYAL ENFIELD · SUZUKI · TRIUMPH · VOGE · YAMAHA Revs Your Heart · ZERO MOTORCYCLES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ayumu Iwasa: Sieg im Hauptrennen, Führung im Klassement – jeweils vor Pourchaire

RED BULL

Zwei Red-Bull-Siege

Beim ersten Formel-2-Gastspiel in Melbourne schnappten sich Dennis Hauger und Ayumu Iwasa die Siegerpokale. Ralph Boschung ging leer aus.

Von: **Tobias Grüner**

Australien begrüßte die zweite Formel-Liga beim ersten Besuch im Albert Park nicht gerade von seiner freundlichen Seite. Pünktlich zum Start des Qualifyings am Freitag schüttete es plötzlich aus Kübeln. Die Session wurde kurz angepfiffen, musste aber wegen mehreren Drehern direkt wieder unterbrochen werden. Erst nach einer kurzen Pause konnte der Kampf gegen die Uhr doch noch losgehen. Die beiden ART-Piloten Théo Pourchaire und Victor Martins, die in Bahrain und Jeddah die ersten Pole-Positions der Saison geholt hatten, mussten sich dieses Mal mit den Plätzen 2 und 3 zufriedengeben. Im entscheidenden Moment war Ayumu Iwasa einen Tick schneller. Beim Versuch zu kontern, krachte Martins in die Mauer, was zu einem vorzeitigen Abbruch der Session führte. Damit wurde einigen Fahrern, wie zum Beispiel Jack Doohan, die Chance auf eine Verbesserung geraubt. Der Lokalmatador musste trotz Bestzeit im ersten Training von Rang 15 starten.

Iwasa neuer Tabellenführer

Vor dem Sprint am Samstag befanden sich immer noch feuchte Stellen auf der Bahn, die Enzo Fittipaldi und Ralph Boschung zum Verhängnis wurden. Beide drehten sich schon auf dem Weg in die Startaufstellung und konnten nicht am Rennen teilnehmen. Besser lief es für Dennis Hauger, Jak Crawford und Kush Maini, die dank Reverse Grid von den ersten drei Plätzen losfahren und nach 23 Runden in dieser Reihenfolge auch auf dem Podium feiern durften. Das Trio hatte Glück: Bei einsetzendem Nieseln pokerten einige Verfolger in einer Safety-Car-Phase neun Runden vor Schluss mit Regenreifen. Doch der Schauer verzog sich schnell wieder.

Auch am Sonntag durften am Ende die Piloten jubeln, die schon am Start ganz vorne standen. Iwasa ließ Verfolger Pourchaire keine Chance zum Angriff und brachte souverän seinen zweiten Saisonsieg ins Ziel, der ihn auch noch zum Tabellenführer machte. Drama gab es im Kampf um Platz 3. Von Startposition 10 hatte sich Hauger schon bis auf den Podiumsplatz nach vorne gearbeitet, doch als der Restart nach einem Roy-Nissany-Crash zwei Runden vor Schluss anstand, krachte Martins dem Norweger in der vorletzten Kurve ins Heck. Hauger fiel nach der Kollision aus, Martins kassierte eine Zehn-Sekunden-Strafe, die ihn auf Rang 18 zurückwarf. So stand am Ende Arthur Leclerc plötzlich zusammen mit Iwasa und Pourchaire auf dem Podium.

Für die beiden Sprint-Pechvögel gab es auch am Sonntag nichts zu feiern. Boschung fand nach einem schlechten Start keine Pace und ging auf Rang 16 erneut leer aus. Fittipaldi probierte es in der Safety-Car-Phase mit einem zweiten Boxenstopp. Doch mit kalten Reifen drehte sich der Red-Bull-Junior in Kurve 1 direkt in die Wiese. Beim Wendemanöver schlug er dann auch noch an der Bande an, wobei die Aufhängung erst einen Knacks bekam und auf der Geraden komplett brach. Fittipaldi krachte nur wenige Meter hinter dem gestrandeten Nissany in die Bande. ■

RED BULL

Dennis Hauger: Sieg im Sprint, Pech im Hauptrennen

XPB

Ralph Boschung: Führung futsch nach Doppel-Nuller

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	40.03,429 min
2.	Jak Crawford	+ 1,120 s
3.	Kush Maini	+ 1,716 s
4.	Arthur Leclerc	+ 2,064 s
5.	Zane Maloney	+ 2,447 s
6.	Isack Hadjar	+ 2,842 s
7.	Oliver Bearman	+ 4,858 s
8.	Frederik Vesti	+ 5,299 s
9.	Roy Nissany	+ 5,591 s
10.	Richard Verschoor	+ 5,759 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	60.30,247 min
2.	Théo Pourchaire	+ 0,882 s
3.	Arthur Leclerc	+ 1,484 s
4.	Frederik Vesti	+ 1,815 s
5.	Zane Maloney	+ 5,290 s
6.	Jehan Daruvala	+ 6,779 s
7.	Richard Verschoor	+ 7,107 s
8.	Jack Doohan	+ 7,764 s
9.	Kush Maini	+ 8,294 s
10.	Juan-Manuel Correa	+ 11,126 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Ayumu Iwasa	58
2.	Théo Pourchaire	50
3.	Frederik Vesti	42
4.	Ralph Boschung	33
5.	Arthur Leclerc	33

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gabriel Bortoleto avanciert nach Sieg Nummer 2 schon früh zum Titel-Favoriten

MOTORSPORT IMAGES

Bortoleto setzt sich ab

Jede Menge Unfälle und Safety Cars sorgten für reduzierte Rennaction beim ersten Formel-3-Besuch im Albert Park. Gabriel Bortoleto gewann auch das zweite Hauptrennen der Saison.

Von: **Tobias Grüner**

Mit 30 Autos sorgte die Formel 3 für das größte Teilnehmerfeld in Melbourne. Auf der engen Strecke mit wenigen Auslaufzonen war schon vorher klar, dass Bernd Mayländer in seinem Safety Car viel Arbeit bekommen würde. Im Sprint am Samstag dauerte es gerade einmal drei Kurven, bis das erste Auto im Kies stand. Es handelte sich um Oliver Goethe, der als Tabellenzweiter ans andere Ende der Welt gereist war. Luke Browning hatte dem Deutschen in der hektischen Startphase den Hinterreifen aufgeschlitzt, was zu einem Dreher ins Kiesbett und dem ersten Auftritt des Safety Cars führte. Sebastian Montoya, der dank Reversed Grid von der Pole-Position losgefahren war, musste die Führung zwei Runden nach dem Restart an Franco Colapinto abgeben, bevor ein Crash von Ido Cohen zur zweiten Neutralisation führte. Auch nach dem zweiten Restart dauerte es nur zwei Runden, bis es wieder krachte. Dieses Mal hatte sich Tommy Smith in der Zielkurve verschätzt. Als kurz wieder gefahren wurde, ging auch noch Zak O'Sullivan an Montoya vorbei. In der vorletzten Runde krachte dann Alejandro García in Kurve 11 in die Mauer, was den vierten Mayländer-Auftritt zur Folge hatte und den Doppelsieg der Williams-Junioren perfekt zu machen schien. Doch nach dem Rennen bemängelten die FIA-Prüfer illegale Modifikationen an der Verkleidung der MP-Rennwagen. Alle drei Fahrer des niederländischen Teams wurden disqualifiziert. Colapinto verlor seinen Sieg, O'Sullivan staubte ab. Montoya rückte eine Stufe hoch und gab seinen Pokal für Rang 3 an Paul Aron weiter.

Marti macht Attacke

Für das Hauptrennen am Sonntag hatte sich Bahrain-Sieger Gabriel Bortoleto die Pole-Position gesichert. Der brasilianische Trident-Pilot startete vor dem Schweizer Gregoire Saucy und dem Italiener Gabriele Mini. Und genau in dieser Reihenfolge fuhr das Trio 23 Runden später auch über den Zielstrich. In einem Rennen mit „lediglich" zwei Safety-Car-Phasen war es vor allem Josep Maria Marti, der für Action sorgte. Nach einem Unfall im Qualifying musste der Spanier beide Läufe von ganz hinten starten. Schon im Sprint schaffte er es bis auf Platz 13. Im Hauptrennen ging es sogar bis auf Platz 7 in die Punkte. Oliver Goethe kam nach einem erneuten Feindkontakt nur auf Position 22 ins Ziel. Sophia Flörsch wartet nach den Plätzen 16 und 18 immer noch auf ihre ersten Punkte des Jahres. ■

XPB

Williams-Duo: O'Sullivan-Sieg nach Colapinto-Strafe

XPB

Gregoire Saucy: Zweiter am Sonntag und im Klassement

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zak O'Sullivan	42.06,098 min
2.	Sebastian Montoya	+ 0,703 s
3.	Paul Aron	+ 1,077 s
4.	Gabriele Mini	+ 1,262 s
5.	Dino Beganovic	+ 1,853 s
6.	Gabriel Bortoleto	+ 2,026 s
7.	Leonardo Fornaroli	+ 2,453 s
8.	Gregoire Saucy	+ 3,982 s
9.	Christian Mansell	+ 7,811 s
10.	Kaylen Frederick	+ 8,807 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Gabriel Bortoleto	43.41,950 min
2.	Gregoire Saucy	+ 0,596 s
3.	Gabriele Mini	+ 3,032 s
4.	Leonardo Fornaroli	+ 3,216 s
5.	Zak O'Sullivan	+ 3,564 s
6.	Paul Aron	+ 4,393 s
7.	Josep Maria Marti	+ 8,738 s
8.	Luke Browning	+ 9,191 s
9.	Taylor Barnard	+ 13,589 s
10.	Christian Mansell	+ 14,356 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	58
2.	Gregoire Saucy	38
3.	Dino Beganovic	28
4.	Gabriele Mini	28
5.	Josep Maria Marti	25

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sprung ins Glück: Josef Newgarden gewann zum zweiten Mal in Folge im Schlussspurt das Texas-Rennen

Auftakt-Rodeo

Geschichte wiederholt sich doch: Beim ersten Oval-Rennen der jungen Saison gab es denselben Pole-Setter, dieselbe Dramatik und denselben Sieger wie vor einem Jahr. Während Josef Newgarden (Team Penske) mit seinem Erfolg den schwierigen Auftakt vergessen machte, musste sich Patricio „Pato" O'Ward (McLaren) über den nächsten späten Nackenschlag ärgern. Trotzdem übernahm der Mexikaner die Tabellenführung.

Von: **Philipp Körner**

Dieses Mal tat es nicht ganz so weh. Nach dem extrem unglücklichen Motoren-Schluckauf in St. Petersburg sah Pato O'Ward seine späte Niederlage in Texas deutlich positiver. Der McLaren-Starfahrer erklärte mit einem weniger gequälten Lächeln als in Florida: „Ich hatte das richtige Timing für die Attacke der Spitze im Rennen schon erfolgreich ausprobiert. Ohne die Neutralisierung hätte ich es genauso wiederholt. Die Renngötter hatten aber andere Pläne mit mir." Dazu konnte auch der sehr enge Sport vorher die Laune des Zweiten massiv heben. Angefacht von zwei Cautions im letzten Viertel war es an der Spitze mächtig zur Sache gegangen. O'Ward lobte die Fairness seiner Rivalen in der finalen Highspeed-Schlacht: „So muss Racing auf Ovalen aussehen. Wir sind viel zu schnell unterwegs, um uns irgendwelche Späße zu erlauben. Schon ein kleiner Rutscher kann massive Konsequenzen haben. Respekt an meine Kollegen, das war absolut grandios!"

Sicheres Racing mit Gummi?

Dass ausgerechnet das Oval-Sorgenkind in Texas die Fahrer jubeln ließ, verlangte einiges an Vorbereitung. In einem Sonder-Training am Samstag legten alle Piloten Gummi auf die mittlere Asphaltfläche der Kurven. Dort hatte ein Epoxidharz, das den Grip von NASCAR-Autos verbessern soll, die Formel-Renner der IndyCar in der jüngeren Historie stark rutschen lassen. Die Fahrer sahen sich dementsprechend gezwungen, nur die unterste, unbehandelte Linie zu wählen, worunter das Racing wenig überraschend stark litt. Letztes Jahr wagte die IndyCar einen ersten Versuch des „Gummierens", der bereits etwas Erfolg brachte. Die Hoffnung der Fans war groß, nun endlich wieder ähnlich spektakuläre Rennen wie in den Zeiten vor dem Umbau zu sehen.

> „Im mittleren Rennabschnitt hat uns Pato O'Ward ziemlich verprügelt. Anfängliche Setup-Änderungen passten nicht. Am Ende lagen wir auf Augenhöhe."
>
> Josef Newgarden

In der Qualifikation glänzte wie schon 2022 Felix Rosenqvist. Der Schwede in McLaren-Diensten war die Krönung einer starken Team-Leistung: Alexander Rossi belegte den dritten Rang, Pato O'Ward den Fünften. Jeweils dazwischen füllten Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) und Josef Newgarden die Top 5 auf. Der Meisterschaftsführende Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) musste sich wegen ungünstiger Bedingungen mit der 16. Position abfinden. Andere im Mittelfeld versunkene Hochkaräter – wie zum Beispiel der Vorjahreszweite Scott McLaughlin (Team Penske) auf Rang 15 – versprachen einen hektischen Start in das erste Oval-Rennen der Saison.

Schon an der Spitze sollte das Versprechen unterhaltsam gehalten werden. Vier Führungswechsel in den ersten fünf Runden machten klar, dass zumindest nach Startsituationen zwei Linien existierten. Zum Schutz der Firestone-Reifen und zum Spritsparen wählten viele der 28 Piloten allerdings zügig eine geruhsamere Gangart. Trotzdem gab es im Mittelfeld immer wieder intensive Manöver zu sehen. Eines davon ging schließlich in Runde 48 schief, als Takuma Sato (Chip

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 2. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Patricio O'Ward	82
2.	Marcus Ericsson	75
3.	Scott Dixon	67
4.	Josef Newgarden	66
5.	Álex Palou	60
6.	David Malukas	53
7.	Callum Ilott	52
8.	Scott McLaughlin	48
9.	Alexander Rossi	40
10.	Will Power	40

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ganassi Racing) durch ein Missverständnis in die Wand schlitterte. Bei den Auftakt-Stopps in der davon ausgelösten Unterbrechung kamen sich Rossi und Kyle Kirkwood (Andretti Autosport) in die Haare. Rossi wurde zu seinem größten Unverständnis für einen Unsafe Release bestraft und verlor nach einer Reparatur noch mehr Zeit. Kirkwood fiel später mit einem Aufhängungsschaden aus. Im Anschluss an die erste Unterbrechung des 250-Runden-Laufs drückten Newgarden und O'Ward dem Rennen ihren Stempel auf. Der Mexikaner war dabei sogar noch einen Tacken schneller als der zweimalige Champion. Über etwas mehr als 100 freie Umläufe hinweg überrundeten sie das gesamte (!) Restfeld und ließen die Sorge eines langweiligen Rest-Nachmittags im „Lone Star State" aufkommen.

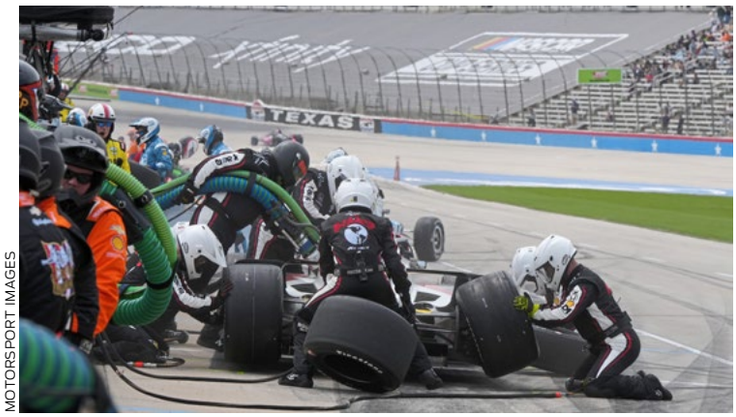
Die zweite Neutralisierung in Runde 179 – Pole-Setter Rosenqvist war auf der mittleren Linie ausgerutscht – brachte das Feld glücklicherweise wieder zusammen und legte so die Basis für den sportlichen High Noon.

Vorzeitiges Ende

Mit 57 ausstehenden Runden wurde das Feld losgelassen. Sofort entbrannte der intensive Kampf um eine gute Ausgangslage für den Schlussspurt. Unter anderem klinkten sich Álex Palou (Chip Ganassi Racing) und der Youngster David Malukas (Dale Coyne Racing) in das texanische Schützenfest ein. Zwei weitere Gelbphasen nach Abflügen von Hinterbänklern eliminierten schließlich letzte stark abweichende Strategien, wodurch der davor kurz führende Colton Herta (Andretti Autosport) wieder aus der Entscheidung fiel. Ein Abflug seines Teamkollegen Romain Grosjean in der vorletzten Runde bedeutete das vorzeitige Ende. Der Franzose war im Kampf um P4 mit Malukas kollidiert und abgeflogen. Selbst der emotionale Ex-F1-Mann akzeptierte: „Das war ein Rennunfall." In der Form des Quartetts Newgarden, O'Ward, Palou und Malukas freuten sich vier unterschiedliche Teams über die dadurch fixierte Top 4. Josef Newgarden resümierte: „Im mittleren Rennabschnitt hat uns Pato ziemlich verprügelt. Anfängliche Set-up-Änderungen passten nicht zur Streckenentwicklung. Pato machte genau das Gegenteil und wurde dafür belohnt. Am Ende lagen wir aber wieder auf Augenhöhe." David Malukas kürzte das Fazit für den letzten Oval-Auftritt vor dem Indy 500 runter: „Das war wunderschönes Chaos!" ■

MOTORSPORT IMAGES

Stark besetzt: Im Gegensatz zu den Rängen war das Feld gut gefüllt



MOTORSPORT IMAGES

Smarte Schachzüge: Malukas fuhr mit Mut und Strategie an die Spitze

MOTORSPORT IMAGES

Sensationelle Schlacht: O'Ward und Newgarden prägten das Wochenende

INDYCAR, FORT WORTH (TEXAS)

2. von 17 Rennen; Renndistanz: 250 Runden (375 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	2:07.07,2653 h
2.	Patricio O'Ward	McLaren-Chevrolet	+ 1,2838 s
3.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 1,8839 s
4.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 2,1173 s
5.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 2,4379 s
6.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 4,1359 s
7.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 6,4228 s
8.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 1 Runde
9.	Callum Ilott	Juncos Hollinger-Chevrolet	+ 1 Runde
10.	Hélio Castroneves	Meyer Shank-Honda	+ 1 Runde

INDYCAR

Dritte Station: Long Beach (16. April)

NACHRICHTEN

NEUE AERO-OPTIONEN

In Texas durften die Teams erstmals überarbeitete und neue aerodynamische Anbauten für Ovale wählen. Vor dem Unterboden können seit 2023 jeweils zwei Bargeboard-Leitbleche montiert werden. Aber auch eine Finne oder ein kompletter Verzicht sind vom Reglement erlaubt. Ebenfalls freigestellt ist nun die Nutzung von Gurney-Flaps bei den seitlichen Öffnungen des vorderen Unterbodens. Abgerundet wird das optionale Maßnahmenpaket von äußeren Leitblechen an den Enden des Diffusors. Nach dem Rennen zeigten sich viele im Feld mit den Zusätzen zufrieden und lobten sie als Verbesserung.

DETAILS ZU POWER-DEAL

Schon vorher war bekannt, dass das Team Penske eine Verlängerung mit Will Power anstrebt. Nun gibt es neue Details. Bis einschließlich 2025 wird der amtierende Meister für den „Captain" ins Lenkrad greifen. Das Telekommunikationsunternehmen Verizon hat ebenfalls sein Engagement mit dem Top-Team verlängert.

STRATEGENTAUSCH

Der Funkverkehr zwischen Colton Herta und seinem Strategen Vater Bryan brachte neben Erfolg auch reichlich Unterhaltung für die Fans. In den letzten zwei Saisons feierte das Familien-Duo insgesamt vier Siege. Im Anschluss an den gesamtheitlich schlechten Saisonstart in St. Petersburg entschied sich Andretti Autosport jedoch dazu, die Paarung aufzulösen. Nach Michael und Marco Andretti sowie Bobby und Graham Rahal war es die dritte namhafte Konstellation der Neuzeit. Stattdessen wird Bryan Herta nun Kyle Kirkwood durch die Rennen führen und dabei auf seine Erfahrung aus Indy-500-Triumphen bauen können. Herta wird wiederum nun durch Kirkwoods Strategen Scott Harner betreut. Herta erklärte, es sei rein die Entscheidung des Teams.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Stark bei Mischbedingungen: Der Yokohama-BMW von Giermaziak/Krohn

BMW zum Zweiten

BMW bleibt der Tradition treu, auch vor dem 24h-Rennen Nürburgring schon Gas zu geben. Der Lohn: der zweite NLS-Sieg in Folge. Dieses Mal räumte aber nicht Rowe Racing ab, sondern Walkenhorst Motorsport mit Kuba Giermaziak und Jesse Krohn.

Von: **Bianca Leppert**

Schirm oder kein Schirm, Slicks oder geschnittene Slicks, Sonne oder Regen? Das waren wieder einmal die bestimmenden Fragen beim zweiten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie. Die einen freuten sich über die wechselhaften Bedingungen vom Quali bis zum Rennende, die anderen stellte es vor größere Herausforderungen.

Zum Beispiel die Teams, die mit einem neuen GT3-Modell wie Lamborghini, Porsche oder Ferrari anreisten und sich erst mal ein Trocken-Setup erarbeiten mussten, dass dann inklusive Sturzwerte und Co. bei den Balance-of-Performance-Machern hinterlegt werden muss und sowohl beim 24h-Quali-Rennen als auch beim 24h-Rennen nicht mehr geändert werden kann.

Slicks waren richtige Wahl

Nichtsdestotrotz war der neue Porsche 911 GT3 R, der zu diesem Rennen einen um 0,5 Millimeter größeren Restriktor bekam, im nassen Qualifying bestens ins Form. Matteo Cairoli holte für Rutronik Racing die Pole-Position. Die verteidigte sein Fahrerkollege Julien Andlauer zwar später auch am Start auf Slicks, doch lange konnte er sich nicht vorne halten. Schon wenige Kurven später hatte Philipp Eng im Rowe-BMW die Nase vorn. Dessen Führung sollte ebenfalls nur von kurzer Dauer sein. Der Österreicher, der wie die Konkurrenz mit Slicks auf der leicht feuchten Strecke unterwegs war, kam im Bereich Flugplatz aufs Gras und flog in die Leitplanke.

> „Ich mag diese gemischten Bedingungen sehr gerne. Mir liegt es, die Strecke zu lesen und zu schauen, wo es nass und wo es trocken ist."
>
> Kuba Giermaziak, Walkenhorst

Schnell ergriff der spätere Sieger Jakub Giermaziak im Walkenhorst-BMW seine Chance und luchste dem noch vor ihm fahrenden Mercedes-AMG #12 von GetSpeed ab Runde 2 die Führung ab. Die gaben er und sein Teamkollege Jesse Krohn nur zeitweise an den Manthey-Porsche ab, weil der in einem anderen Boxenstopp-Rhythmus war.

BR FOTO

Klassensieger in der VT2-FWD: Paatz/Schumann/Nett/Nett

BR FOTO

Erfolgreich in der Cup 3 mit dem Porsche Cayman: Rauer/Oberheim/Zulauf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kévin Estre stoppte bereits in Runde 5. Er startete mit geschnittenen Slicks, die sich im Nachhinein als Fehlgriff erwiesen. Damit setzte Manthey schon zum zweiten Mal auf die vorsichtige Variante. Bei NLS 1 hatte man im Quali Regenreifen gewählt, die sich als nicht optimal herausstellten.

Bei BMW war die richtige Reifenwahl mit den Yokohama-Pneus ein Schlüssel zum Erfolg. Nach 27 Runden sah Krohn mit 21,764 Sekunden Vorsprung vor Cairoli/Andlauer im Rutronik-Porsche die Zielflagge. „Ich musste mich erst an die Yokohama-Reifen gewöhnen, weil sie anders als die Michelin sind, aber sie sind richtig gut. Vor allem, wenn es kalt ist“, sagte Giermaziak, der ebenfalls mit Slicks startete. „Ich mag diese gemischten Bedingungen sehr gerne. Mir liegt es, die Strecke zu lesen und zu schauen, wo es nass und wo es trocken ist. Deshalb konnte ich auch so viel Zeit gutmachen.“

Ferrari im Nirwana

Bei Rutronik Racing war man auch zufrieden. „Am Freitag waren wir noch nicht ganz glücklich mit dem Auto, aber heute war es super“, sagte Andlauer. Das Podium war nicht immer sicher. In Runde 23 kam man auf Platz 2 liegend an die Box, musste jedoch den Falken-Porsche von Klaus Bachler und Alessio Picariello ziehen lassen, weil man zu lange getankt hatte. Das Problem erledigte sich, als Bachler eine Durchfahrtsstrafe antreten musste, die sich Picariello bei einer Berührung mit einem kleineren Fahrzeug einhandelte.

Das kostete Falken den sicher geglaubten Podiumsplatz. Für Falken umso ärgerlicher: Picariello legte zuvor eine sensationelle Aufholjagd von Platz 21 hin, am Ende lief der Porsche 911 GT3 R mit der Startnummer 3 schließlich auf Rang 4 ein.

> „Wir hatten uns im Vorfeld schon dazu entschieden, diesen Lauf für die Setup-Arbeit zu nutzen. Die Boxenstopps waren daher auch so eingeplant.“
>
> Klaus Abbelen, Frikadelli

Zwischen die beiden Porsche schob sich der BMW M4 GT3 vom Team RMG mit den ehemaligen Junioren Max Hesse, Dan Harper und Neil Verhagen auf Platz 3. Vor allem Harper fiel dabei mit einem eindrucksvollen Stint auf. Das BMW-Trio setzte wie Manthey auf eine alternative Strategie. „Ich hatte einen schlechten Start, und wir fielen bis auf Platz 16 zurück“, sagte Verhagen. „Deshalb mussten wir etwas anders machen.“

Rowe Racing betrieb Ehrenrettung mit der #98 auf dem sechsten Rang (van der Linde/Wittmann/de Phillippi) vor dem Scherer-Audi auf dem siebten Platz (Drudi/Vervisch/Lind). Es war der einzige der drei Scherer-Audis, der mehr oder weniger ohne Probleme durchs Rennen kam. Dahinter landete der Land-Audi bei seinem Nordschleifen-Comeback mit Patric Niederhauser, Chris Mies und Christopher Haase am Steuer. Falken-Pilot Joel Eriksson sicherte sich mit Teamkollege Tim Heinemann nicht nur die neunte Position, sondern auch die schnellste Rennrunde in 8.00,286 Minuten. Ähnlich wie das Schwesterauto pflügte man von weit hinten von Startplatz 25 durchs Feld.

Die Top 10 komplettierten Maxi Götz, Fabian Schiller und Adam Christodoulou vom Mercedes-AMG Team GetSpeed. Damit blieb Mercedes wie schon bei NLS 1 zumindest mit den werksunterstützten Autos farblos. Das Schwesterauto von Jules Gounon, Maro Engel und Dani Juncadella war zwischenzeitlich flott unterwegs, doch Gounon verlor das Auto bei einem Ausweichmanöver und landete in der Leitplanke. Er kam zu Checks ins Krankenhaus, blieb aber unverletzt.

Eher unscheinbar: der Abt-Lamborghini (Pepper/Mapelli/Thiim) auf Platz 13. Der Frikadelli- und der WTM-Ferrari hatten sieben beziehungsweise 17 Runden Rückstand. „Da die beiden Testtage am Montag und Dienstag dieser Woche auf der Nordschleife aufgrund von Materiallieferung und Witterung leider nicht wie geplant stattfinden konnten, hatten wir uns im Vorfeld schon dazu entschieden, diesen Lauf für Setuparbeiten zu nutzen“, erklärte Klaus Abbelen. „Die zahlreichen Boxenstopps im Rennen waren daher auch so eingeplant. Leider haben einige Basics Probleme gemacht, die im Vorfeld hätten vermieden werden können. Die Grundpace des Fahrzeugs ist jedoch da.“ Racing One, die ebenfalls einen 296 GT3 mitbrachten, starteten nach einem Problem im Quali erst gar nicht.

Adrenalin weiter stark

Abseits des Kampfs um den Gesamtsieg sind die Vorjahresmeister weiter auf Erfolgskurs. Daniel Zils, Oskar Sandberg und Philipp Leisen lieferten sich im BMW 330i des Adrenalin Motorsport Team Motec ein packendes Duell mit Ranko Mjatovic, Michael Schrey und Sindre Setsaas im Pendant von FK Performance Motorsport, die sich erneut mit Platz 2 in der Klasse VT2-R+4WD begnügen mussten.

In der dieses Mal mit elf Autos etwas angewachsenen GT4-Kategorie ging der Erfolg erneut an das Trio Schrey/Wüstenhagen/Wolter im BMW M4 GT4. In der TCR-Klasse, die derzeit nur aus fünf Teams besteht, holte sich das Duo Schläppi/Epp im Audi RS3 TCR LMS den Sieg mit zwei Runden Vorsprung auf die Zweitplatzierten in der Klasse. ■

NLS, 2. LAUF, NIMEX 47. DMV 4-STUNDEN-RENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position
#21, Cairoli/Andlauer (Rutronik Racing, Porsche 911 GT3 R), 9.06,584 min
Schnellste Runde
#4, Eriksson/Heinemann (Falken Motorsports, Porsche 911 GT3 R), 8.00,286 min

1.	#34	Giermaziak/Krohn	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	27 Runden
2.	#21	Cairoli/Andlauer	Rutronik Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 21,764 sek
3.	#44	Harper/Hesse/Verhagen	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 29,220 sek
4.	#3	Bachler/Picariello	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 31,304 sek
5.	#911	Estre/Preining	Manthey EMA	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 38,296 sek
6.	#98	De Phillippi/van der Linde/Wittmann	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 39,761 sek
7.	#15	Drudi/Vervisch/Lind	Audi Sport Team Scherer PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.00,658 min
8.	#29	Haase/Mies/Niederhauser	Audi Sport Team Land	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.02,632 min
9.	#4	Heinemann/Eriksson	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.30,420 min
10.	#12	Christodoulou/Schiller/Götz	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.42,425 min

BR FOTO

Zils/Sandberg/Leisen machten der #1 mit dem Klassensieg alle Ehre

BR FOTO

In der Cup 2 sicherten sich Kranz/Brück bei zwölf Startern den Triumph

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Zukunft der LMP2-Klasse ist weiter unklar

Rätsel um LMP2-Zukunft

Eigentlich hätten die neuen LMP2-Autos, auf denen die amerikanischen LMDh-Wagen für die Topklasse aufbauen, spätestens ab 2025 die alte LMP2-Plattform ablösen sollen – auch in der Sportwagen-WM. Doch eine Entscheidung über die Nachfolge wurde bereits mehrfach vertagt, dazu soll die LMP2 auf WM-Ebene entfallen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Zukunft der LMP2-Klasse ist weiter völlig unklar. Motorsport aktuell berichtete schon im August 2022, dass die Macher der Sportwagen-WM (WEC) die eigentlich florierende Kategorie ab 2024 ausmustern wollen, weil man das WM-Starterfeld auch wegen neuer Fly-away-Rennen auf maximal 34 bis 36 Fahrzeuge begrenzen muss. In Le Mans soll ein kleines LMP2-Kontingent aber auch nach 2023 erlaubt werden.

Mittlerweile hat die WEC die Lebenszeit der alten LMP2-Autos schon zweimal verlängert, jetzt soll es 2026 zum Technikwechsel kommen. Die bisherigen vier Chassishersteller Oreca, Ligier, Dallara und Multimatic haben neue Autos gebaut, die die technische Absprungbasis für die neuen LMDh-/GTP-Autos in Amerika bilden. Der Logik nach bilden die neuen Chassis die Nachfolge-Generation, doch offenbar können sich ACO und FIA nicht auf einen Termin verständigen. Ein Grund dafür besteht darin, dass nicht alle Konstrukteure ein Interesse an der neuen Klasse haben, zum Beispiel Multimatic. Ligier würde sich weiter in der LMP2 engagieren, aber nur, wenn maximal zwei Chassishersteller zugelassen sind. Oreca-Boss Hugues de Chaunac schlägt vor, aus der LMP2-Klasse eine Spec-Formel zu machen, wo nur ein Hersteller alle Chassis liefert.

MOTORSPORT-IMAGES

Unklare Zukunft: Trotz hoher Starterzahlen wird die LMP2 ausgemustert

Eine Entscheidung ist bis heute nicht gefallen, und das Thema ist politisch heikel. Erstens basiert die LMDh-/GTP-Klasse auf den neuen LMP2-Wagen, weshalb die IMSA-Serie erst jüngst die Zulässigkeit der Klasse bis 2025 verlängert hat. Zweitens wird die LMP2 auf WM-Ebene gekillt, obwohl sie hervorragend funktioniert und viele Starter hat. Doch was passiert, wenn die Hersteller irgendwann wieder aus der Topklasse aussteigen? Dann brauchen ACO und FIA einen Ersatz – und den kann nur die LMP2-Klasse bieten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

HUBER RACING: GT MASTERS

Das in den Porsche-Markenpokalen erfolgreiche Team Huber Racing steigt mit Tim Zimmermann und Jaxon Evans ins ADAC GT Masters ein. Die beiden werden einen Porsche 911 GT3 R pilotieren. Damit wächst die Serie weiter. Man munkelt, dass final mit rund 16 bis 18 Autos gerechnet wird.

LOB FÜR FAHRER-BRIEFING

Eine der Neuerungen in der NLS-Saison 2023: Die Fahrerbesprechung ist straffer und hat ein neues Element. Leiter Sport Christian Vormann, VLN Sport GmbH-Chef Mike Jäger und Fahrer-Steward Dirk Adorf zeigen beispielhaft Onboard-Aufnahmen von Situationen auf der Strecke aus den vergangenen Rennen, die man so nicht mehr sehen will. Das kommt im Fahrerlager extrem gut an und fand sehr viel Lob – auch wenn es für die Übeltäter peinlich ist, weil man öffentlich kritisiert wird. Doch das gehört zum Lerneffekt. Die harsche Fahrweise war einer der großen Kritikpunkte an der Serie. In der Fahrerbesprechung forderten viele noch sogar härtere Bestrafungen als bisher.

JOHANN WIRD VLN VV-CEO

Nachdem Michel Pathe die VLN VV GmbH auf eigenen Wunsch als Geschäftsführer verlassen hat, übernimmt Jacqueline Johann. Die 32-Jährige war zuvor Teamleitung im Bereich Event und Marketing und ist bereits seit 2018 bei der VLN VV. Zuvor arbeitete sie bei Black Falcon. Zu dem Wechsel kam es mitten in den Diskussionen um die Neuausrichtung der Serie für 2024, wo der AvD eine Rolle spielen soll.

AvD: NEUER NLS-SPONSOR

Statt eines gelben Logos des ADAC tragen die Fahrer in der NLS nun den roten Aufnäher des AvD auf dem Fahreranzug. Der Vertrag gilt für drei Jahre. Für die Teams kam die Neuerung etwas überraschend, sie wurde kurzfristig am Donnerstag vor dem Rennen kommuniziert.

LEXUS GT3-TEST IN FUJI?

Im NLS-Fahrerlager machten Gerüchte die Runde, Lexus teste das neue GT3-Modell bereits in Fuji, nachdem auf Twitter Videoaufnahmen eines getarnten Autos aufgetaucht sind. Manche Stimmen bringen das KCMG-Team mit der japanischen Marke in Verbindung. Die sind in dieser Saison von Porsche auf einen Toyota Supra GT4 gewechselt und haben derzeit kein GT3-Projekt mehr auf der Nordschleife. Bei KCMG wollte man sich dazu nicht äußern. Dazu gibt es Vermutungen, Lexus könnte Ende der Saison bereits auf der Nordschleife auftauchen.

TOYOTA

GTP MIT ÜBERHOLPROBLEM?

Nach einem Crash von drei GTP-Topfahrzeugen in der Schlussphase des 12h-Rennens in Sebring ist unter den IMSA-Piloten eine Debatte darüber entstanden, dass Überholvorgänge in der neuen Topklasse deutlich schwieriger sind als in der bisherigen DPI-Formel. Cadillac-Pilot Renger van der Zande erklärte, das hohe Gewicht und der insgesamt geringere Abtrieb seien dafür verantwortlich, dass man GTP-Autos nur mit viel Risiko überholen könne. Andere stimmten zu: „Eigentlich kann man nur überholen, wenn der Vordermann im Verkehr hängen bleibt“, so ein Porsche-Fahrer. Und genau das passierte in Sebring. Offenbar verlieren die GTP auch viel Abtrieb, wenn sie einem anderen GTP-Auto folgen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung
1340

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset
41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer
- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €
1764

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Chancengleichheit ist das A und O“

Vor einem Jahr stieg Andrew Wheatley zum FIA-Rallyedirektor auf. Seither treibt den 50-jährigen Waliser die nahe und ferne Zukunft des Rallyesports um. Ein Gespräch über Reglements, Stabilität, Antriebskonzepte sowie die künftigen Basismodelle für den Breitensport.

Von: **Reiner Kuhn**

DPPI

Was entgegnen Sie der Kritik einiger WM-Piloten zu den aktuellen Testbestimmungen?
Dass mit Blick auf die Kosten und in Absprache mit den Herstellern 21 Testtage für ein Dreiwagenteam in der WM ausreichen. Um ihren Fahrern mehr Fahrzeit zu ermöglichen, können die Hersteller bei kleineren Rallyes außer Wertung starten, wenn dort alle Voraussetzungen zum Beispiel bei der Streckensicherung für Hochvolt-Fahrzeuge erfüllt sind. Das nutzte Hyundai schon 2021 beim EM-Lauf in Fafe und M-Sport nutzt es aktuell bei der Malcolm-Wilson- oder der Ardennen-Rallye.

Die Hersteller fordern mehr Stabilität beim technischen Reglement. Wann schaffen Sie Klarheit?
Normalerweise ist das Reglement für fünf Jahre festgeschrieben. Bei der Hybrideinheit von Compact Dynamics, dem Schlüsselelement des Rally1-Konzepts, wurde dies auf drei Jahre, also bis einschließlich 2024, festgelegt, um anders als zum Beispiel beim Rohrrahmen-Chassis flexibler reagieren zu können. In Kroatien sitzen wir erneut mit den Herstellern und dem Promoter zusammen, um in zwei Monaten und damit zur Halbzeit dieser drei Jahre festzulegen, ob wir mit diesem System bis 2025 oder 2026 weitermachen, oder ob wir Änderungen vornehmen.

Das wird kaum reichen, um neue Hersteller anzulocken. Während Audi seinen Formel-1-Einstieg vier Jahre vor Beginn des ab 2026 gültigen Reglements bekannt gab, fehlt in der Rallye-WM Verlässlichkeit.

> „Warum sollte ein Rally2-Auto nicht auch auf der Basis eines Ford Puma, Hyundai Kona oder VW T-Roc möglich sein?“
>
> Andrew Wheatley

Zum besseren Verständnis: 75 Prozent des Rally1-Konzepts stehen, angefangen beim Rohrrahmen-Chassis, dem Fahrwerk bis hin zur Aerodynamik. Mit den Herstellern sprechen wir also nur darüber, ob und wenn ja, welche Änderungen beim Antriebskonzept für die kommenden Jahre Sinn machen.

Welche Alternativen gibt es?
Dies ist das zentrale Thema der Automobilindustrie und die größte Herausforderung für den Motorsport. In einer Topliga geht es auch darum, ob man nur ein Antriebskonzept oder wie in der Rally-Raid-WM verschiedene Antriebskonzepte zulässt, welches das oder die sein sollen, ob Turbomotoren mit fossilfreiem oder synthetischem Sprit, über Wasserstoff- bis hin zum reinen Elektroantrieb und oder verschiedenen Hybrid-Kombinationen. Nach dem Input der Hersteller ist es unser Job, dies in ein Reglement zu packen, damit der sportliche Wettbewerb so spannend und attraktiv bleibt wie heute.

Reicht das, um neue Hersteller anzulocken?
Chancengleichheit ist das A und O. Zudem ist es unser Ziel, den Mehrwert der Rallye-WM zu erhöhen. Es gibt 13 WM-Rallyes, aber insgesamt 52 Wochen im Jahr. Also gilt es, gemeinsam mit dem Promoter, den Herstellern und Teams mehr News und Inhalte zu produzieren. Nur ein Beispiel, da wir schon über das Testen gesprochen haben. Tests sind ganz anders organisiert als Wettbewerbe. Meist sind die Teams auf privaten Strecken mit weißen Autos unterwegs. Auch gibt es keine Zuschauerkontrolle. Das wäre nur ein Ansatzpunkt, es womöglich anders zu machen, um außerhalb der WM-Läufe mehr Interesse und Aufmerksamkeit zu generieren.

Die FIA-Fahrzeugpyramide basiert vom Einsteigermodell Rally5 über die Rally4- und seriennahen Rally3-Allradler bis hin zur Kundensport-Topkategorie

Andrew Wheatley

Alter: 50
Geburtsort: Ruthin (GB)
Herkunftsland: Wales

Rally2 auf Kleinwagenmodellen des B-Segments, deren Produktion von immer mehr Her-stellern eingestellt wird. Wie wollen Sie diesem Wandel begegnen?
Auch das bedarf des Dialogs mit den Herstellern. In der Rally2 sind knapp 2000 Kundensport-Modelle von sechs verschiedenen Herstellern im Umlauf und sorgen nicht nur in der WRC2 und der EM für einen Aufschwung, sondern auch in vielen nationalen Meisterschaften. Skoda hat gerade seinen neuen Fabia RS eingeführt, und 2024 kommt Toyota mit dem Yaris Rally2 hinzu. Bei Laufzeiten von mindestens fünf Jahren ist diese Kategorie bis zum Ende des Jahrzehnts stabil. Während Renault als zweiter Hersteller mit dem Clio einen Rally3 homologierte, sind in der Rally4 mit dem Ford Fiesta, dem Peugeot 208, Opel Corsa und Renault Clio vier Modelle von vier Herstellern am Markt. Man sollte jede Kategorie separat und im Detail anschauen und auch klären, auf welche Antriebskonzepte die Hersteller setzen. So gibt es seit zwei Jahren ein gemeinsam ausgearbeitetes Rally5-e-Reglement, und 2024 wird ein Hersteller den ersten vollelektrischen Rally5-e zulassen.

Bleibt die Frage nach den künftigen Basis-Modellen …
Entscheidend wird sein, wie die Automobilindustrie ihre Zukunft sieht. Ich persönlich könnte mir vorstellen, einzelne FIA-Kategorien zu öffnen. Warum sollte, sofern alle Autos die gleichen Chancen haben, ein Rally2 nicht auch auf Basis eines Ford Puma, Hyundai Kona oder VW T-Roc möglich sein? Jeder Hersteller hat einen kleinen SUV im Programm, ergo sollte man über dieses Fahrzeugsegment nachdenken. Auch hier wollen wir in den nächsten Monaten gemeinsam mit den Herstellern die Weichen stellen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gelungener Tanz auf dem Vulkan: Sébastien Loeb siegt beim Doppel-Debüt

AIFA

Loeb gewinnt die Rallye Azoren

Eine Klasse für sich

Sébastien Loeb ist nicht zu halten. Obwohl erstmals auf den Azoren und erstmals im Skoda Fabia RS Rally2, verweist der Rekordweltmeister den Favoriten Andreas Mikkelsen auf Platz 2.

Von: **Reiner Kuhn**

Er ist und bleibt im Rallyesport das Maß aller Dinge: Ein halber Testtag und knapp 60 Kilometer genügte Sébastien Loeb, um sich mit dem ungewohnten Einsatzfahrzeug anzufreunden. „Der Skoda Fabia RS ist das aktuell beste Rally2-Auto. Also sollte es am Fahrer liegen, das volle Potenzial aus dem Wagen rauszuholen“, sagt der 49-jährige Elsässer am Start der Rallye Azoren und versucht erst gar nicht, die Favoritenrolle an den zweimaligen Azoren-Sieger Andreas Mikkelsen oder seine Skoda-Markenkollegen Nil Solans, Erik Cais und Ole Christian Veiby weiterzureichen. Dabei haben diese weitaus mehr Wettbewerbskilometer in diversen Rally2-Kundensportmodellen absolviert, in dieser Saison schon mindestens eine Rallye bestritten und noch wichtiger: mehr oder weniger Erfahrung mit dem bis 2022 zur Rallye-EM zählenden Schotterritt auf dem zu Portugal gehörenden Atlantik-Archipel.

Vom Start weg machte nicht Ex-WRC2-Welt- und Europameister sowie Azoren-Kenner Mikkelsen im wohlbekannten Fabia RS das Tempo, sondern der auf die Ansagen seiner Freundin Laurène Godey hörende Rekord-Weltmeister aus dem Elsass. Nach vier Bestzeiten in Folge, darunter die beiden Durchgänge über die berühmt-berüchtigte WP „Sete Cidades“ am Vulkanrand, überließ Loeb für einmal seinem norwegischen Toksport-Teamkollegen den Vortritt und ging mit 15,1 Sekunden Vorsprung ins Bett.

Am zweiten Tag musste Loeb zwar zuerst auf die Strecke und den Straßenkehrer geben, konnte seine Verfolger aber dennoch auf Distanz halten, mit der Bestzeit auf der abschließenden Powerstage erneut seine Extraklasse unterschreiben und vor den chancenlosen Markenkollegen Mikkelsen (+ 19,2 s) und Solans (+ 1,17 min) den 106. Sieg seiner herausragenden Rallye-Karriere feiern. ■

Rallye-WM

Tänak tankt Zuversicht

Jeder Kilometer zählt. Nach dem Probegalopp bei der Ardennen-Rallye folgt für Ott Tänak im Vorfeld der Rallye Kroatien noch ein ausgiebiger Testtag.

Um nur 4,3 Sekunden verpasste Ott Tänak im Vorjahr den Sieg bei der Rallye Kroatien. Damals saß der Este noch im Hyundai. Seit Saisonbeginn ist er nun bei M-Sport und tut sich schwer: „Um ehrlich zu sein, bin ich mit dem Ford Puma noch nicht eins. Und wenn ich auf die ersten drei Saisonläufe zurückblicke, scheint es auf Asphalt schwieriger als auf Schotter“, so der 35-Jährige vor dem Wettbewerbstest in Belgien.

„Da es sich um eine Rallye handelt, hat Ott nur wenige Möglichkeiten, am Auto Veränderungen vorzunehmen“, weiß M-Sport-Teamchef Richard Millener und ergänzt: „Deshalb ist es erst einmal wichtiger, Zuversicht zu tanken. Am Setup kann er noch in der nächsten Woche bei unserem Testtag in Kroatien feilen.“ ■ RK

ROESELER

Macht Gelegenheit Liebe? Ott Tänak sitzt möglichst oft im Hybrid-Puma

Evans testet Toyota Yaris Rally2

Zurück in die Zukunft

Sechs Jahre nachdem Elfyn Evans letztmals in einem Kundensportmodell saß, testet der Toyota-Werksfahrer den brandneuen Yaris Rally2.

Das Entwicklungsteam des Toyota Yaris Rally2 tourt weiter durch Europa. Nach zwischenzeitlichen Schottertests in Spanien machte die finnisch-japanische Truppe nun in Belgien Halt. Cheftester Juho Hänninen wurde dabei von den Werksfahrern Takamoto Katsuta und Elfyn Evans unterstützt.

„Es ist zwar einige Jahre her, dass ich bei der Entwicklung eines Kundensportmodells eingebunden war, die Fahrten auf den mal mehr oder weniger schmierigen Asphaltpisten konnten wir dennoch gut nutzten“, so der Waliser über die zusätzlichen Testkilometer im Vorfeld der Rallye Kroatien. „Auch wenn wir noch mitten in der Entwicklung sind und dauernd neue Teile ausprobieren, konnte ich das Potenzial des neuen Yaris Rally2 sehr gut spüren.“ ■ RK

DECLERCQ

Viel Erfahrung: Elfyn Evans war schon bei der Fiesta-R5-Entwicklung dabei

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DÖRRENBÄCHER

Julius Tannert blieb beim Heimspiel fehlerfrei und feierte seinen 2. DRM-Sieg

Wetter, Wetter, Wetter

Die Bedingungen hätten kaum anspruchsvoller sein können, aber Julius Tannert schnappte sich unbeeindruckt bei seinem Heimspiel im Erzgebirge den ersten Saisonsieg in der Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Von: **Michael Heimrich**

Für den amtierenden Meister Philip Geipel begann das erste Rennen gegen die Uhr bereits eine Woche vor dem Auftakt. Bei einem Testeinsatz war der Skoda-Pilot in einer Rechtskurve von der vermatschten Strecke geschliddert, hatte einen Baum gestreift und das linke Vorderrad abgeknickt. Was von außen wie eine schnell lösbare Aufgabe für seine Mechaniker aussah, entpuppte sich bei genauerer Betrachtung jedoch als üble Sache. Karosse und Käfig des Fabia Rally2 waren stark beschädigt, der Einsatz bei der Rallye Erzgebirge schien zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich.

Aber Wunder gibt es immer wieder, und im Falle von Geipel nahm sich sogar Skoda Motorsport der Sache an und stellte die nötigen Teile rechtzeitig zur Verfügung. Bis zur letzten Minute wurde fieberhaft am Auto gearbeitet, erst kurz vor dem Start konnte Geipel die ersten Kilometer abspulen. Allerdings fiel die Eingewöhnung deutlich kürzer aus als gedacht, denn Daniel Földesch hatte seinen Citroën DS3 R5 so heftig zerknüllt, dass der Shakedown am Donnerstagabend vorzeitig abgebrochen werden musste. Geipel musste einen Kaltstart hinlegen.

Für Julius Tannert begann die Saison dagegen wie erhofft. Der Zwickauer fühlte sich in seinem brandneuen Skoda Fabia RS Rally2 sichtlich wohl und leistete sich keinen entscheidenden Fehlgriff beim nervenzehrenden Reifenpoker. Auf Regenreifen verlor er am Freitagabend gegen den mit vier Intermeds und zwei Slicks pokernden Geipel auf WP2 fast zehn Sekunden, war aber Schnellster auf der ersten Prüfung und ging als Führender schlafen. Am Samstagmorgen zog Tannert durch: Vier Bestzeiten in Folge rissen zur Konkurrenz ein Loch von über 20 Sekunden und ebneten für ihn und Beifahrer Frank Christian den Weg zum Sieg.

DÖRRENBÄCHER

Auferstanden aus Ruinen: Der Skoda von Meister Philip Geipel

Ausgewetzt ist die Scharte zum Vorjahr, als er sich um neun Zehntel geschlagen geben musste. Selbst der Wettergott, der mit heftigem Wind immer wieder Schauer schickte, konnte Tannert auf jenen Prüfungen kein Bein mehr stellen, die er schon als kleiner Junge besucht hatte. „Jetzt sitze ich selber im Auto und gewinne meine Heimrallye“, konnte der mittlerweile 32-Jährige sein Glück kaum fassen.

Platz 3 wie ein Sieg

Die Konkurrenz hatte früh erkannt, dass gegen Tannert kein Kraut gewachsen war. Marijan Griebel hatte sich zwar bei ausgiebigen Testfahrten auf seinen neuen Skoda eingeschossen, ging aber auf Nummer sicher, um bei lediglich fünf Saisonläufen keine Nullnummer zu riskieren. Griebel begnügte sich mit Rang 2.

Für den leidgeprüften Geipel war der dritte Platz fast wie ein Sieg. Nicht nur die Hektik im Vorfeld der Rallye hatte am Nervenkostüm genagt, am Samstagmittag musste er einen Notausgang nehmen und würgte beim Zurücksetzen auch noch den Motor ab. Eine halbe Minute und die Aussicht auf Position 2 gingen flöten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum Glück lag Verfolger Christian Riedemann weit genug zurück. Der Sulinger wurde bei seiner Premiere im Erzgebirge deutlich unter Wert geschlagen. Fast zwei Minuten Rückstand entsprechen nicht seinem Talent und dem Potenzial des Fahrzeugs. Markenkollege Nico Knacker, erstmals im Rally2-Boliden unterwegs, hielt sich trotz der Bedingungen schadlos. „Erfahrungen sammeln und uns an das Auto gewöhnen“, war die Zielsetzung, die er als Gesamt-Neunter auch erreichte.

Wiegand entfesselt

Lokalmatador Sepp Wiegand erfüllte die Erwartungen seiner Fans. Wenn es im Erzgebirge zur Sache geht, dann kratzt das ehemalige Spitzentalent die nötigen Euronen zusammen und mischt die DRM2-Wertung kräftig auf. Im Opel Corsa Rally4 stürmte Wiegand bis in die Top 10 vor und setzte sich klar gegen seine Mitstreiter durch. Auch die DRM-Trophy, im letzten Jahr noch unter dem Namen „Gentlemen Trophy“ ausgetragen, sah einen neuen Sieger. Georg Berlandy, vom antiquarischen Peugeot auf einen zeitgenössischeren Skoda gewechselt, beendete die Siegesserie von Denis Rostek (Skoda). „Beinahe wäre es schiefgegangen“, verriet Berlandy, den am Morgen eine ungenaue Wettervorhersage seines Handys täuschte und ihn zu Slicks greifen ließ. „Trotzdem lief es im Nassen nicht schlecht, aber zum Schluss gab es einen Dreher. Zum Glück ist alles gut gegangen.“

Weniger Glück hatte Ruben Zeltner. Endlich konnte er seinen geliebten Porsche wieder an den Start bringen, doch am frühen Samstagmorgen rutschte er in der letzten Kurve vor dem WP-Ziel auf nassen Betonplatten geradeaus in eine Wiese. Von dort gab es kein Entkommen mehr. Zeltners kurzer Kommentar: „Scheibenkleister! Die Heimrallye will uns anscheinend nicht mehr!“

Der Sieg bei den „DRM Nationals“ (ehemals ADAC Rallye Masters) ging an Sebastian Zimmermann im Volkswagen Golf 3 KitCar. Hauptberuflich als Hyundai-Werksmechaniker in der ganzen Welt unterwegs, erlebte er ein Wechselbad der Gefühle. Nach einem Verbremser und Dreher brauchte der 35-Jährige ein paar Kilometer, um den Rhythmus zu finden. Kaum war dieser gefunden, konnten Zimmermann und Co René Meier perfekt ihren Heimvorteil ausspielen.

Die nächste Herausforderung erwartet die DRM-Fahrer Anfang Mai bei der Rallye Sulingen. Dort hat sich Mitveranstalter Christian Riedemann für seine Kollegen etwas Besonderes ausgedacht und seinen Heimvorteil noch ausgebaut: Zum Auftakt gibt es die berühmt-berüchtigte Jagd durch das IVG-Gelände bei Nacht. Weil die Rallye auch zur holländischen Meisterschaft gehört, dürfte der erwartete Ansturm aus dem Nachbarland ebenfalls für zusätzlichen Nervenkitzel sorgen. ■

58. RALLYE ERZGEBIRGE (31.03.–01.04.2023)

Erster von fünf Läufen zur Rallye-DM, 12 WPs über 135 km

1.	Tannert/Christian	Skoda Fabia RS Rally2	1:15.36,1 h
2.	Griebel/Braun	Skoda Fabia RS Rally2	+26,7 s
3.	Geipel/Becker	Skoda Fabia Rally2 evo	+1.00,5 min
4.	Riedemann/Otterbach	Hyundai i20 N Rally2	+1.59,5 min
5.	Satorius/Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+2.45,1 min
6.	Berlandy/Annemüller	Skoda Fabia R5	+3.37,1 min
7.	Rostek/Zenz	Skoda Fabia Rally2 evo	+3.46,1 min
8.	Bliss/Hirsch	Skoda Fabia R5	+4.02,7 min
9.	Knacker/Puls	Hyundai i20 N Rally2	+5.41,9 min
10.	Wiegand/Gerlich	Opel Corsa Rally4	+5.48,4 min

Bestzeiten: Julius Tannert 8, Philip Geipel 3, Marijan Griebel 2

DRM-STAND NACH LAUF 1

1.	Julius Tannert	34
2.	Marijan Griebel	29
3.	Philip Geipel	23
4.	Christian Riedemann	20
5.	Björn Satorius	20
6.	Georg Berlandy	15
7.	Denis Rostek	13
8.	Oliver Bliss	11
9.	Nico Knacker	9
10.	Sepp Wiegand	7

DÖRRENBÄCHER

Keine Ausfälle: Alle noch gut gelaunt

DÖRRENBÄCHER

Spät fertig und früh draußen: Ruben Zeltner rutschte auf WP5 ins Aus

DÖRRENBÄCHER

Daniel Földesch zerknüllte seinen Citroën DS3 schon beim Shakedown

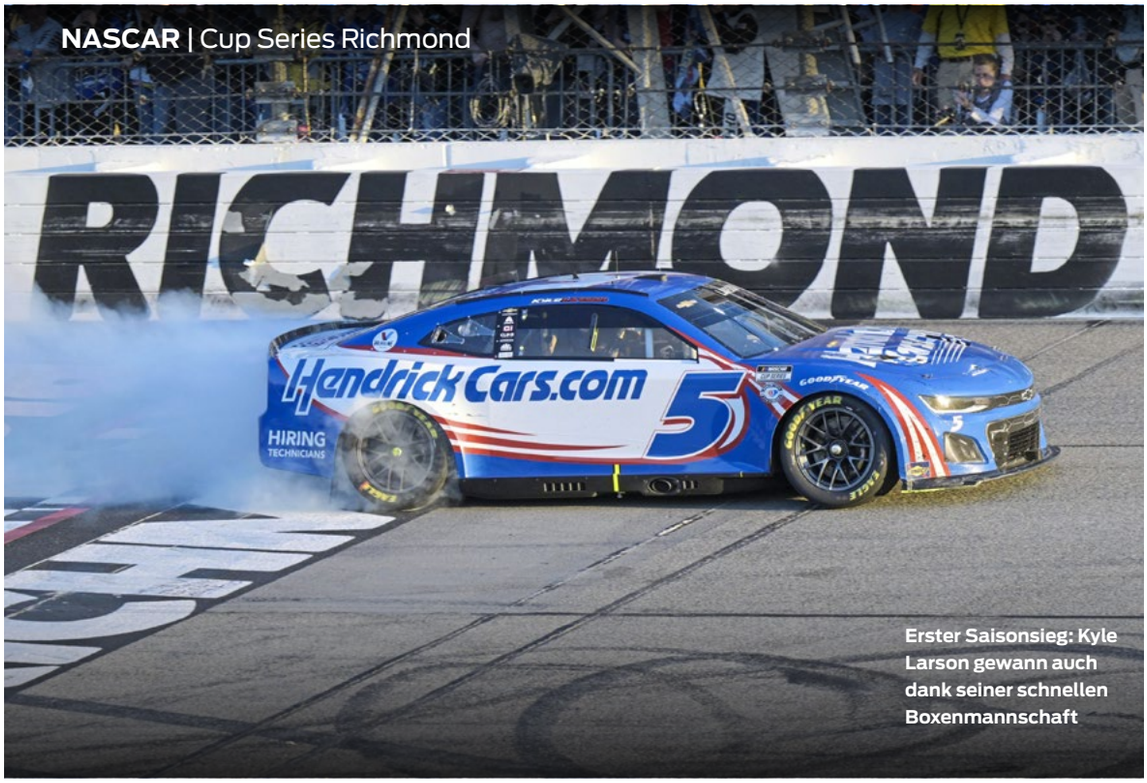
DÖRRENBÄCHER

Bei den Fronttrieblern klar der Schnellste: Gelegenheitsstarter Wiegand

DÖRRENBÄCHER

Georg Berlandy: Im Skoda deutlich konkurrenzfähiger als im alten Peugeot

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Erster Saisonsieg: Kyle Larson gewann auch dank seiner schnellen Boxenmannschaft

MOTORSPORT IMAGES

Long gegen Short

Wie beinahe zu erwarten, gab es in Richmond ein Duell der Top-Teams Hendrick und Gibbs – am Ende hatte mit Kyle Larson einer der Chevrolet-Vertreter die Nase vorn.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Frühjahrsrennen auf dem Shorttrack war diesmal gleichbedeutend mit einem Start ins Ungewisse. Weil Regen am Samstag sowohl das Training als auch das Qualifying platzen ließ, wurde wieder einmal eine Rechenformel angewendet, um die Startaufstellung zu bestimmen. Hier bekam Hendrick-Pilot Alex Bowman den Platz an der Sonne zugerechnet – auch, weil er in der Woche seine 100 „Strafpunkte“ zurückbekam (siehe rechts).

Die nur 70 Runden kurze erste Stage wurde aufgrund der fehlenden Trainingsdaten noch von einer Competition Caution unterbrochen, sodass die für Richmond typischen, langen Green-Runs ausblieben. Die zehn Stage-Punkte gingen bereits zum fünften Mal in diesem Jahr an William Byron, der vor Hendrick-Teamkollege Kyle Larson auch den Playoff-Punkt einfuhr.

Erst im zweiten Segment kam das Rennen in seinen erwarteten Rhythmus. Und wie antizipiert zeigten sich die Gibbs-Toyota auf den Longruns extrem stark. Denny Hamlin setzte sich bei seinem Heimrennen letztlich durch und holte den Stage-Sieg.

Gelbphasen pro Hendrick

Welcher der beiden erfolgsverwöhnten Rennställe am Ende also den Sieg würde bejubeln können, war maßgeblich dadurch bestimmt, wie zerfahren die letzten rund 50 Umläufe nach den planmäßig finalen Boxenstopps ablaufen würden.

Der dreifache Richmond-Sieger Martin Truex Jr., der vor den „Money Stops“ noch geführt hatte, musste die Spitze dabei an Byron abgeben, der seinen Stopp zwei Runden früher absolvierte und diesen Undercut ausnutzte.

Die Gibbs-Piloten hofften also darauf, dass der Rest des Rennens möglichst unter Grün zu Ende ging. Doch dieser Gefallen wurde ihnen nicht getan. 29 Runden vor Schluss drehte sich ausgerechnet Toyota-Fahrer und Austin-Sieger Tyler Reddick, wodurch eine Neutralisierung nötig wurde.

Bei den Gelb-Stopps arbeitete die Crew von Larson am schnellsten, und so schob er sich auf Platz 1 vor. Nach dem Restart kollidierten dann Byron und Christopher Bell, wodurch es erneut eine Gelbphase gab. Danach ging aber alles glatt, das Rennen blieb unter Grün, und Larson feierte seinen ersten Saisonsieg vor Sensations-Teamkollege Josh Berry, der den nach wie vor verletzten Chase Elliott ersetzt, sowie Ross Chastain im Trackhouse-Chevy. Nur auf Platz 4 landete Bell als bester Gibbs-Pilot. ■

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)
7. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Josh Berry (USA)	Chevrolet
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 7 von 36 Rennen

1.	Bowman (Chevrolet)	263 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	259
3.	Bell (Toyota)	229
4.	Byron (Chevrolet)	228
5.	Harvick (Ford)	227
6.	Larson (Chevrolet)	222
7.	Logano (Ford)	222
8.	Busch (Chevrolet)	215
9.	Truex Jr. (Toyota)	198
10.	Keselowski (Ford)	196

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HARTE BANDAGEN IN LIGA ZWEI

Wie im Cup musste auch die Xfinity Series ohne Training und Quali ins Richmond-Rennen starten. Der bereits im Saisonverlauf stark aufgeigende Rookie Chandler Smith (Chevrolet) zeigte dabei die besten Longruns und gewann letztlich souverän sein erstes Xfinity-Rennen. Er hielt sich auch von den harten Kämpfen fern, die einige Kollisionen und nicht weniger als drei Gelbphasen in den letzten 30 Runden bedeuteten.

TRUCK SERIES: ERSTER SIEG FÜR HOCEVAR

Diesmal im Rahmen der IndyCar Series in Fort Worth fahrend trug die Truck Series ihr fünftes Saisonrennen aus. Das ging turbulent zu und erst in der zweiten Overtime zu Ende. Als dort erneut Gelb ausgerufen wurde, führte gerade Carson Hocevar. Trotz immer wieder starker Leistungen war es sein erster Truck-Sieg. Untröstlich war dagegen Rookie Nick Sanchez, der 168 der 172 Runden anführte – und nach den Turbulenzen nur P16 holte.

CUP SERIES: STRAFEN ABGESCHWÄCHT

Nach den Rennen in Phoenix wurden u.a. den Hendrick-Chevrolets und ihren Crews samt Fahrern saftige Strafen aufgebrummt, weil man nicht regelkonforme Lüftungsgitter verwendet hat. Ein externes Berufungsgericht hat diese Strafen nun abgeschwächt. Zwar bleibt es bei der Suspendierung der Crewmitglieder und den Geldstrafen, allerdings erhalten die betroffenen Fahrer alle aberkannten Punkte (je 100 Punkte, zuzüglich 10 Playoff-Punkte) zurück. Damit springen die Hendrick-Fahrer in der Tabelle auf die Plätze 1, 4 und 6. In dieser Woche gibt es eine weitere Berufungsverhandlung betreffend den Kaulig-Chevy von Justin Haley wegen des gleichen Vergehens. Auch er darf sich auf eine Milderung der Strafe einstellen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars

Mehrfache Premiere

Ein Premierensieg und eine Premieren-Pole sorgten für Schlagzeilen und einen neuen Tabellenführer in Melbourne. Es gab aber auch bekannte Sieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Wochenende kann die ganze Welt auf den Kopf stellen. In diesem Fall die Welt von Brodie Kostecki. Der Erebus-Chevrolet-Pilot hatte schon in Newcastle mit P3 und P6 einen starken Auftakt und zeigte, dass er mit den neuen Gen3-Autos bestens zurechtkommt. In Melbourne knüpfte er nahtlos an die starke Vorstellung an. Im ersten der vier Läufe musste er sich dabei noch Shane van Gisbergen geschlagen geben.

Doch im zweiten Lauf konnte er erst seinen ersten Sieg feiern und gewann dann auch noch im dritten Rennen im Albert Park. Mit P3 im vierten Rennen gab es einen weiteren Pokal – und obendrein die Tabellenführung, nachdem der als Gesamtleader angereiste Chaz Mostert nicht über Platz 14 hinauskam.

Auch das letzte Rennen sorgte noch mal für eine Premiere: Broc Feeney (Chevrolet), van Gisbergens junger Teamkollege bei Triple Eight, holte sich zum ersten Mal in seiner Karriere die Pole-Position. Nachdem er bereits beim Finale in Adelaide 2022 seine Sieg-Premiere hatte, triumphierte er im letzten Melbourne-Rennen erneut. Die beiden Triple-Eight-Piloten rennen nach wie vor den verlorenen Punkten von der Auftakt-DQ hinterher, nachdem der Einspruch keinen Erfolg hatte. Ohne den Nuller wäre van Gisbergen schon wieder Tabellenführer. ■

MOTORSPORT IMAGES

Zwei erste Male: Kostecki gewann erstmals, Feeney holte die erste Pole

BTCC

Das Toyota-Triple

Als vorletztes der fünf Hersteller-Teams hat Speedworks/Toyota letzte Woche die Fahrer bekannt gegeben. Erstmals tritt man mit drei Autos an.

Von: **Michael Bräutigam**

Keine Überraschung im Team, das offiziell als „Toyota Gazoo Racing UK“ firmiert, sind Rory Butcher und Ricky Collard. Der schottische Rotschopf, der im vergangenen Jahr Gesamt-Fünfter wurde, geht in sein drittes Jahr mit dem Team. „Ich fühle mich so gut vorbereitet wie noch nie und will von Anfang an vorne mitkämpfen“, so der zehnfache Laufsieger Butcher.

Collard, seines Zeichens GT-Masters-Laufsieger, fährt sowohl für das Team als auch in der BTCC allgemein seine zweite volle Saison. „Letztes Jahr war ziemlich hart. Ich habe mich sogar gefragt, ob ich weitermachen soll oder nicht. Aber wir wollen es mit dem bestmöglichen Paket noch mal versuchen“, sagte der Sohn von BTCC-Legende Rob Collard.

Die Besetzung fürs neue, erstmals eingesetzte dritte Auto war dabei bis zuletzt ziemlich offen. Den Zuschlag bekam letztlich George Gamble, der sich nach dem Rückzug von Ciceley Motorsport neu orientieren musste. Dass er als Rookie 2022 gleich einen Laufsieg im privaten BMW feierte, war anscheinend aber eine gute Visitenkarte. Nun pilotiert er also den dritten Corolla. „Toyota ist praktisch überall erfolgreich, wo sie mitfahren. Es ist eine tolle Gelegenheit für mich“, ist Gamble zuversichtlich. ■

BTCC

Reif für den Titel? Toyota will vor allem mit Rory Butcher vorne angreifen

NACHRICHTEN

TCR: NEUE LYNK & CO UND HONDA GETESTET

Sowohl der stark überarbeitete Lynk & Co 03 TCR als auch die neueste Generation des Honda Civic TCR (FL5) haben ihre statischen Tests absolviert. Für die Aerodynamik wurde der Pininfarina-Windkanal in Grugliasco genutzt. Auch auf dem Motorenprüfstand mussten sich die neuen Autos beweisen, hier ging es zu Oral Engineering nahe Modena. Wie die „Neuen“ eingestuft werden, soll in Kürze bekannt gegeben werden.

TCR: ANDERSEN ZURÜCK NACH DÄNEMARK

Der amtierende Meister der ADAC TCR Germany, Martin Andersen, kehrt zurück in seine Heimat. Der Däne wird wie zuletzt 2020 im heimischen Championat antreten, wie er letzte Woche bekannt gab. Für welches Team er antritt, hat er aber noch nicht verraten. Fest steht nur: Mit u. a. Mike Halder, Rückkehrer Jan Magnussen und Dauer-Meister Kasper Jensen trifft er dort auf starke Konkurrenz.

TCR: NEUER HONDA MIT DEBÜT IN DER TCR UK

Ausgerechnet in der zuletzt noch von Altfahrzeugen geradezu gefluteten TCR UK wird der neue Honda Civic (siehe oben) sein Renn-Debüt geben. Bereits am kommenden Wochenende geht Chris Smiley mit dem bei JAS in Italien entwickelten Japan-Renner auf die Mission Titelverteidigung. Dann startet die neue Saison in Snetterton.

TCR ITALY: ZU VIELE STARTER FÜR EIN FELD?

Weil die TCR Italien aus allen Nähten platzt, gibt es Überlegungen, sie beim Auftakt in Imola (22./23. April) in zwei Felder aufzuteilen: eines mit alten DSG-Fahrzeugen und eines für Autos mit sequenziellen Renngetrieben. Dazu soll es kommen, wenn für beide Felder mindestens 14 Autos bereitstehen – wonach es aktuell stark aussieht.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Man sah ihn nur von hinten: Marco Bezzecchi war im Rennen eine Klasse für sich und fuhr allen davon

Simply the Bez!

Marco Bezzecchi erteilte im Regen von Termas de Río Hondo dem ganzen MotoGP-Feld eine Lektion. Der VR46-Pilot gewann überlegen, sicherte den ersten MotoGP-Sieg für sich und Valentino Rossis Team und übernahm die WM-Führung, da Francesco Bagnaia stürzte.

Von: **Imre Paulovits**

Das Team von VR46 sprang aufgeregt auf und ab, die Freude schwappte über. Marco Bezzecchi hat es geschafft und dem MotoGP-Team von Valentino Rossi den ersten Sieg beschert. Als hätte diese Mannschaft noch mehr unter Druck gestanden als das Ducati-Werksteam, fiel ihnen eine geballte Ladung von den Schultern. Alle umarmten sich, sprangen zusammen umher und konnten ihre Freude nicht verbergen. Dabei hatte sich dieser Sieg schon früh abgezeichnet. Marco Bezzecchi hatte von Beginn an die beste Pace. Er hatte Brad Binder, der im Sprintrennen allen davongefahren war, in der letzten Runde eingeholt, und der Südafrikaner hätte sich wohl kaum noch lange wehren können. Als „Bez" dann auch noch im verregneten Warm-up Schnellster wurde, war schon damit zu rechnen, dass er allen davonfahren könnte. Doch dann, als er es tatsächlich geschafft hatte, waren die Emotionen nicht mehr zu halten. Nach einer unendlich langen Auslaufrunde kam der Lockenkopf in den Parc Fermé, sprang mitten in seine Truppe und genoss den Moment.

Wie letztes Jahr

Dabei standen die Chancen eines anderen italienischen Teams noch viel höher, als die MotoGP-Piloten am Freitag das erste Mal auf die Strecke gingen. Zwar war das Asphaltband fein säuberlich gereinigt, doch es hatte wenig Grip. Die letzte Veranstaltung auf dem Autódromo Termas de Río Hondo fand letzten Juli statt, es musste erst wieder Gummi aufgetragen werden, damit sie Grip bekam. Und die berüchtigten Bodenwellen wurden auch nicht besser. Hier hatten die Aprilias letztes Jahr mit ihrem Fahrwerk gepunktet, nun waren sowohl Vorjahres-Sieger Aleix Espargaró als auch Maverick Viñales richtig schnell. Die Zeichen standen gut, außer dem abwesenden Marc Márquez waren es ohnehin diese beiden Fahrer, die seit 2017 hier gewonnen hatten. Aprilia hatte in den ersten beiden Trainings gleich beide Fahrer ganz oben, im ersten Viñales vor Espargaró, im zweiten umgekehrt. Doch dann kam alles ganz anders. Kamen die Fahrer am Mittwoch noch bei strahlendem Sonnenschein an, war es ab Freitag fast immer bedeckt, und das Qualifying begann nass. In der Nässe konnten die Aprilias ihre Vorteile nicht mehr ausspielen. Und als es dann in den letzten Minuten des Qualifyings abtrocknete und Francesco Bagnaia, Álex Márquez und Marco Bezzecchi Slicks riskierten, katapultierten sie sich alle in die erste Startreihe.

> „Es gibt immer einen, der mir in den ersten Runden mein Rennen kaputtmacht. Nakagami fuhr mir rein, als wäre es die letzte Runde gewesen. "
>
> Fabio Quartararo

Im Sprintrennen war es trocken, und Brad Binder gelang der Start des Jahrhunderts. Vom 15. Startplatz aus bremste er auf der Innenlinie ein halbes Dutzend Fahrer aus und konnte diese dann in Turn 1 halten. Aber damit war der Vorwärtsdrang des Südafrikaners noch nicht beendet. Bereits in der zweiten Runde setzte er sich an die Spitze und gewann das Rennen. Doch Marco Bezzecchi zeigte bereits hier seine Stärke. Und beim verregneten Start am Sonntag überholte er gleich in der ersten Runde den unheimlich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

VR46

MOTOGP

Jäger des verlorenen Platzes: Johann Zarco war zum Schluss der Schnellste

VR46

Sieger Bezzecchi mit Messi-Shirt

VR46

Sichtbehinderung: Bezzecchi (#72) führt in der ersten Runde vor Álex Márquez (#73) und Franco Morbidelli (#21)

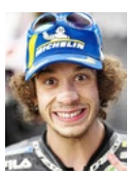
starken Franco Morbidelli, der mit seinem sanften Fahrstil diesmal Fabio Quartararo ins zweite Glied bei Yamaha verwies, und zog unaufhaltsam davon. Álex Márquez und Francesco Bagnaia überholten Morbidelli ebenfalls. Und dann machte Bagnaia ernst: Er hatte sich den Gresini-Piloten lange Zeit angeschaut, ihn mit Leichtigkeit überholt und dann begonnen, sich abzusetzen.

Bagnaia patzt

Doch die bislang so überlegte und fehlerfreie Saison des Weltmeisters nahm mit einem Schlag ein Ende. In der 17. Runde klappte ihm in der vorletzten Kurve das Vorderrad ein. Teamchef Davide Tardozzi schlug die Hände über den Kopf. Der Ducati-Werkspilot konnte zwar weiterfahren, doch eine Fußraste war abgebrochen, und als 16. im Ziel sollte er nicht mit Punkten belohnt werden. „Marco war zu schnell, ich war auf den zweiten Platz aus, aber ich habe einen Fehler gemacht“, gestand Bagnaia. Dafür wurde Johann Zarco, wie schon im Regen von Buriram, immer schneller – teils eine Sekunde pro Runde schneller als alle anderen. Er holte auch Morbidelli und Márquez ein und sicherte sich so den zweiten Platz. „Es ist nicht so, dass ich abgewartet hätte“, erklärte der Franzose. „Ich habe auch zu Beginn alles gegeben, doch da hatte ich nicht den Grip wie die anderen. Aber mit abgefahrenen Reifen sah ich ab Mitte des Rennens, dass ich viel mehr Traktion hatte als alle anderen.“

Sein Landsmann Fabio Quartararo kam zum Schluss auch richtig in Schwung. Der Weltmeister von 2021 wurde in der ersten Runde von Takaaki Nakagami herausgedrängt, musste sich von ganz hinten nach vorne arbeiten und landete schließlich auf Platz 7: „Einerseits bin ich glücklich, andererseits traurig. Es gibt immer einen, der mir in den ersten Runden mein Rennen kaputtmacht. Nakagami fuhr rein, als wäre es die letzte Runde. Meine Pace im Regen war gut, ein Top-5-Platz wäre realistisch gewesen.“ ■

DREI FRAGEN AN MARCO BEZZECCHI



WIE WAR IHR ERSTER MOTO-GP-SIEG?

Es war ein unglaubliches Wochenende. Ich fühlte mich von Anfang an gleich wohl und war eins mit meinem Motorrad. Auch am Samstag ging es richtig gut, deshalb war ich am Sonntagfrüh, als ich den Regen sah, wirklich traurig. Aber als ich im Warm-up aufs Motorrad stieg, war es unglaublich gut, deshalb habe ich begonnen, wieder an mich zu glauben, und ich habe mir gesagt, dass ich es schaffen kann. Ich habe das Fahren genossen, alles lief gut. Es war ein sehr langes Rennen und der bisherige Höhepunkt einer langen Reise.

WIE SCHWER WAR ES, DIE KONZENTRATION AUFRECHTZUERHALTEN?

Es war nicht leicht. Die erste Hälfte war noch leichter, weil ich gepusht habe, um wegzukommen. Wenn man pusht, ist man fokussierter. Das erste Mal, wo ich auf die Boxentafel geschaut habe, waren noch 14 Runden übrig, so sind die ersten elf richtig schnell vergangen. Von da an wollte ich das Rennen nur noch beenden, es fühlte sich unheimlich lang an, aber irgendwann war es zu Ende.

WAS BEDEUTET DIESER SIEG FÜR SIE?

Jeder Fahrer weiß, dass seine Familie Opfer bringen musste. Wenn man so einen tollen Moment erlebt, erinnert man sich auch an die schweren und man empfindet es als Rückzahlung. Ich muss mich auch bei Valentino Rossi bedanken. Ohne ihn wäre es unmöglich gewesen, hier anzukommen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Sprintwunder

Von Startplatz 15 innerhalb von zwei Runden an die Spitze und dann zum Sieg: Brad Binder hat im Sprintrennen das Unmögliche möglich gemacht. Doch im Regen konnten sich die KTM-Piloten nicht durchsetzen.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Da kommt Freude auf: Brad Binder mit Medaille und Sekt nach Sprintrennen

Da beklagt man sich, in der MotoGP könne man nicht mehr überholen und alles hinge nur vom Startplatz ab. Dies hat Brad Binder nun klar widerlegt. Er schoss vom 15. Startplatz aus am halben Feld vorbei und überholte auch den Rest im Handumdrehen. „Damit habe ich mich selbst überrascht“, gab er hinterher zu. Doch Pit Beirer hat diesen Start genau analysiert. „Wir haben einen Messwert bei 175 km/h, an dem wir unsere Starts messen, und da hat Brad einen neuen Rekord aufgestellt, den wir in sieben Jahren noch nie hatten“, so der KTM-Renndirektor. „Wir wissen, dass wir beim Start sehr gut sind und haben uns deshalb in Portugal geärgert, dass wir dort keine so guten Starts hinbekommen haben. Diesmal war es ein Traumstart, es war sehr viel Mut und auch etwas Glück dabei, danach hat sich aber gezeigt, dass unser Motorrad deutlich besser ist als der 15. und 16. Startplatz. Aber wir haben im Qualifying nicht gut gearbeitet, und das müssen wir in Zukunft verbessern.“

Dass Binder dann im Regen gestürzt ist und auch Jack Millers Vorwärtsdrang ab Rennmitte gedämpft wurde, ist ein weiterer Bereich, an dem gearbeitet werden muss. „Jack hatte einen plötzlichen Abfall beim Hinterreifen, den wir genau analysieren müssen. Wir wissen, dass er ein außergewöhnlicher Regenfahrer ist, und wir müssen draufkommen, was wir für ihn anders machen müssen. Da reicht heute aber hinschauen und Video ansehen nicht mehr, das können wir auf diesem Niveau nur noch aus den Daten heraus analysieren.“ Und noch etwas erfreute KTMs Rennchef: „Die Fortschritte, die Augusto Fernández macht, sind enorm. Ich meinte, dass ich bei ihm in der Moto2 Dinge gesehen hätte, die ihn zu einem guten MotoGP-Fahrer machen, und er setzt sie jetzt unheimlich schnell in die Tat um.“ ■

KOMMENTAR

DIE UNVERSTÄNDLICHEN und inkonsequenten Entscheidungen des FIM Steward Panel sorgen schon seit geraumer Zeit für Ärger. Und das Schlimmste: Seine Urteile werden wie in einer Diktatur vom Reglement geschützt, es gibt kein Widerspruchsrecht. Dass die Stewards in Portimão Marc Márquez eine Strafe für den Argentinien-GP verpassten, obwohl dieser bereits mit eingegipster Hand zur Anhörung kam, sorgte nun für Gelächter und einer Klage von Honda, als sie es nachträglich umformulierten. Doch in Argentinien wurde es noch schlimmer. Ayumu Sasaki musste einen Platz zurück, weil er bei seinem Überholmanöver David Almansa leicht gerammt hatte. Nachdem der Japaner seinen mittlerweile veritablen Vorsprung aufgeben und sich zurückfallen lassen musste, stürzte er beim erneuten Fluchtversuch. Die Strafen wurden eigentlich zur Sicherheit der Fahrer eingeführt. Wenn sie dilettantisch vergeben werden, gefährden sie sie. Und das ist kein Zustand.

Imre Paulovits, Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

LATEINAMERIKA-STIMMUNG
In Termas de Río Hondo herrscht um den Grand Prix für eine Woche Karnevalsstimmung. Und nachdem nun wieder uneingeschränkt gereist werden kann, sah man Motorräder mit Kennzeichen aus Argentinien, Brasilien, Chile, Peru, Paraguay und sogar Ecuador auf den Parkplätzen. Die Partystimmung in der Stadt war kilometerweit zu hören, von Samstag auf Sonntag bekamen nur wenige ein Auge zu.

SCHNELLER DADDY
Während Jake Dixon in Argentinien Rennen fuhr, brachte seine Frau in der Nacht von Samstag auf Sonntag ein gesundes Töchterchen namens Summer Rose zur Welt. Das Team feierte den zweiten Platz des Briten mit Aufschriften wie „Summer Time“ und „Fast Daddy“.

PARADE MAL ANDERS
Die Fan-Events beim zweiten WM-Lauf unterschieden sich von denen, wie man sie beim Auftakt in Portimão erlebt hatte. Die Siegerehrung des Sprint-Rennens wurde nicht auf der Zielgeraden abgehalten, sondern in einem Areal im Fahrerlager, das der Paddock-Show aus der Superbike-WM ähnelte. Auch wurden die Fahrer bei der Fahrerparade diesmal nicht mit einem Anhänger um die Strecke gefahren, sondern mit einem oben offenen Doppeldeckerbus. Dabei schossen sie mit einer Druckluftkanone T-Shirts auf die Tribünen. Fabio Di Giannantonio betätigte sich dabei als Fotograf. „Er ist richtig gut“, gestand sein Teamkollege Álex Márquez. „Nicht nur mit der Kamera, sondern auch auf dem Rechner mit Photoshop und allem Drum und Dran.“

MOTOGP

Als Fan auf seine Kosten gekommen: Álex Márquez beim Messi-Spiel

ÜBERALL MESSI
Álex Márquez ließ es nicht aus, am Dienstag vor dem Rennen im Stadion von Santiago das Länderspiel mit Fußball-Legende Lionel Messi anzuschauen, wo dieser sein 100. Länderspiel-Tor schoss. Messi war auch beim Rennen allgegenwärtig. Sieger Marco Bezzecchi bekam von seinem Team auf dem Podest ein signiertes Trikot des Argentiniers, das er sich direkt überzog.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Termas de Rio Hondo (RA) – 2. April 2023 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,150 km über 25 Runden à 4,806 km. 17 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 18 Grad, Asphalt 21 Grad. Schnitt des Siegers: 162,0 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	25	44.28,518 min	336,2 km/h	1.45,510 min	M/M	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	25	+4,085 sec	335,3 km/h	1.46,312 min	M/M	20
3.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	25	+4,681 sec	331,8 km/h	1.45,844 min	M/M	16
4.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+7,581 sec	332,7 km/h	1.45,929 min	M/M	13
5.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	25	+9,746 sec	336,2 km/h	1.46,428 min	M/M	11
6.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	25	+10,562 sec	333,6 km/h	1.46,081 min	M/M	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+11,095 sec	334,4 km/h	1.46,331 min	M/M	9
8.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	25	+13,694 sec	334,4 km/h	1.46,547 min	M/M	8
9.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	25	+14,327 sec	329,2 km/h	1.46,249 min	M/M	7
10.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	25	+18,515 sec	335,3 km/h	1.46,149 min	M/M	6
11.	Augusto Fernández (E)	GASGAS RC16	25	+19,380 sec	339,6 km/h	1.46,520 min	M/M	5
12.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+26,091 sec	332,7 km/h	1.46,511 min	M/M	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+28,394 sec	326,6 km/h	1.46,840 min	M/M	3
14.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	25	+29,894 sec	330,0 km/h	1.46,596 min	M/M	2
15.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+36,183 sec	332,7 km/h	1.46,832 min	M/M	1
16.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	25	+47,753 sec	336,2 km/h	1.45,897 min	M/M	-
17.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+48,106 sec	332,7 km/h	1.46,502 min	M/M	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	A. Márquez	1.43.881 min
2.	Bezzecchi	1.44.053 min
3.	Bagnaia	1.44.739 min
4.	Morbidelli	1.45.982 min
5.	Viñales	1.46.236 min
6.	Zarco	1.46.463 min
7.	Marini	1.46.588 min
8.	Martín	1.46.635 min
9.	A. Espargaró	1.46.878 min
10.	Quartararo	1.47.122 min
11.	Nakagami	1.48.209 min
12.	Rins	1.48.694 min
13.	R. Fernández	1.47.420 min
14.	Di Giannantonio	1.47.456 min
15.	Binder	1.47.511 min
16.	Miller	1.47.671 min
17.	A. Fernández	1.48.420 min
18.	Mir	1.48,585 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Binder	19.56,873 min
2.	Bezzecchi	+0,072 sec
3.	Marini	+0,877 sec
4.	Morbidelli	+2,354 sec
5.	A. Márquez	+2,462 sec
6.	Bagnaia	+2,537 sec
7.	Viñales	+2,643 sec
8.	Martin	+3,754 sec
9.	Quartararo	+4,856 sec
10.	Miller	+5,143 sec
11.	Nakagami	+5,574 sec
12.	Di Giannantonio	+6,965 sec
13.	Zarco	+7,568 sec
14.	R. Fernández	+7,725 sec
15.	Rins	+8,687 sec
16.	A. Fernández	+9,040 sec
	Nicht gewertet:	
	A. Espargaró	+4 Runden
	Mir	+12 Runden

Schnellste Runde: Bezzecchi 1.38,777 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bezzecchi	50
2.	Bagnaia	41
3.	Zarco	35
4.	A. Márquez	33
5.	Viñales	32
6.	Miller	25
7.	Martin	22
8.	Binder	22
9.	Morbidelli	21
10.	Quartararo	18
11.	Marini	15

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	71
2.	KTM	38
3.	Aprilia	32
4.	Yamaha	27
5.	Honda	20

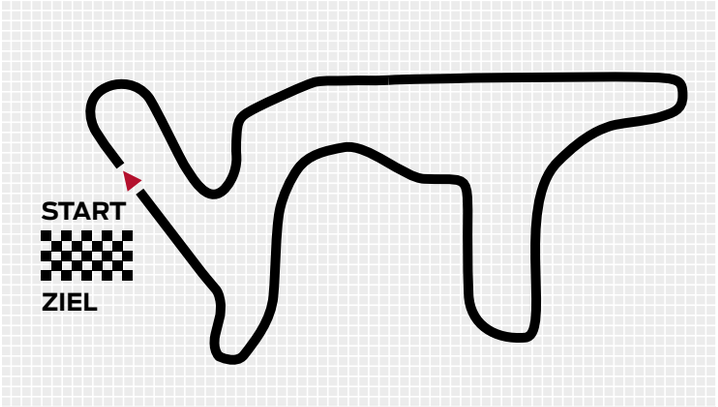
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Mooney VR46 Racing Team	65
2.	Pramac Racing	57
3.	Red Bull KTM Factory Racing	47
4.	Aprilia Racing	44
5.	Ducati Lenovo Team	41
6.	Gresini Racing MotoGP	39
7.	Monster Energy Yamaha MotoGP	39
8.	LCR Honda	20
9.	Repsol Honda Team	12
10.	GasGas Factory Racing Tech3	8

TERMAS DE RÍO HONDO (RA) 4,806 KM

Rundenrekord: **1.39,019, Valentino Rossi (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1.37,683, Marc Márquez (Honda), 2014**
Topspeed-Rekord: **345,5 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021, Jorge Martín (Ducati), 2023**

STRECKE



„Dass ich nun WM-Leader bin, ist ein unglaubliches Gefühl, aber das kann sich bereits nächste Woche in Austin ändern, und die Saison ist noch lang."

Marco Bezzecchi

Valentino Rossis Truppe im Freudentaumel: Erster MotoGP-Sieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Arbolino setzt sich durch und ist n

Riesenfreude: Tony Arbolino wartete ab, gewann und ist neuer WM-Leader

MOTOGP

Mit einem Sieg setzte sich Tony Arbolino an die WM-Spitze und machte klar, dass auch er zum Kreis der Titelfavoriten gehört. Pedro Acosta strauchelte, Darryn Binder hielt sich für das Intact-Team wacker.

Von: **Imre Paulovits**

Man nennt ihn Tiger Tony, und wie die große Raubkatze hat er sich in diesem Rennen an die Spitze herangepirscht und im entscheidenden Moment zugeschlagen. Doch wer den 22-jährigen Italiener im letzten halben Jahr verfolgt hat, weiß, dass bei allem Hype um WM-Favorit Pedro Acosta viele vergessen haben, dass auch der Marc-VDS-Pilot mittlerweile auf einer Entwicklungsstufe steht, die ihn zum ganz ernsthaften WM-Kandidaten macht. Bei den

MotoGP

Das Lazarett ist wieder größer

Vier MotoGP-Fahrer haben sich in Portimão verletzt und konnten nicht in Termas fahren, mit Joan Mir ist ein weiterer Verletzter hinzugekommen. Jonas Folger wird ab Austin Pol Espargaró ersetzen.

Von: **Imre Paulovits**

Erst einmal die gute Nachricht: Pol Espargaró wurde letzten Dienstag in Barcelona an seinem gebrochenen Kiefer operiert, konnte mittlerweile von der Intensivstation auf die normale verlegt werden und beginnt sein Reha-Programm. Wie lang dieses dauert und wann er wieder fahren kann, steht allerdings noch nicht fest. Ab Austin wird nun Testpilot Jonas Folger zum Einsatz kommen. „Ich wünsche natürlich, dass Pol so schnell wie möglich wieder gesund wird und fahren kann“, so der 29-jährige Bayer. „Für mich freue ich mich natürlich, dass ich wieder Rennen fahren kann und die Leute aus meinem früheren Tech3-Team wiedersehe. Es wird natürlich eine große Herausforderung sein, weil ich gerade erst angefangen habe, das Motorrad zu testen. Aber es ist eine gute Möglichkeit, es besser kennenzulernen und auf Speed zu kommen.“

Die Verletzung von Miguel Oliveira hat sich doch als schwerwiegender erwiesen, das MRI hat neben seiner Beckenprellung auch Verletzungen an den Bändern zutage gebracht, und der Portugiese musste Termas fernbleiben. Ob er in Austin wieder fahren kann, steht noch nicht fest, er will aber alles tun, um bis dahin wieder fit zu sein – und die Chancen stehen gut.

Pol Espargaró: In Barcelona am Kiefer operiert und auf dem Weg der Besserung

MOTOGP

Ob Marc Márquez auf dem Circuit of the Americas fahren kann, wo er den ersten seiner bislang 50 MotoGP-Siege herausgefahren hat, steht auch noch nicht fest. Da es eine enorm belastende Strecke ist, ist es für den Mittelhandknochen des rechten Daumens kritisch. Joan Mir hat sich in Termas die Halswirbelsäule gestaucht und den Kopf angeschlagen. Er will sich daheim in Behandlung begeben, um in den zwei Wochen bis Austin wieder fit zu werden. Sollte sich die Verletzung als schwerwiegender erweisen, könnte es sein, dass das Honda-Werksteam gleich zwei Fahrer ersetzen muss. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

euer WM-Leader

letzten sechs Grands Prix hat er fünfmal auf dem Podium gestanden und dreimal davon gewonnen. Damit hat er die mit Abstand beste Bilanz. Trotzdem war es an diesem Wochenende ein langer Weg für den Moto3-Vizeweltmeister von 2020. Zwar konnte er schon am Freitag die schnellste Zeit herausfahren, doch im Qualifying war nicht mehr als ein achter Platz drin. Da die Boscoscuro schon letztes Jahr unheimlich schnell waren und Alonso López die Pole-Position herausgefahren hat, achteten zunächst alle auf ihn, Arón Canet, den im Regen immer schnellen Thailänder Somkiat Chantra und Jake Dixon – sowie auf Acosta.

Doch zuerst musste umorganisiert werden. Weil die Moto2 im Gegensatz zur Moto3 kein einziges Training im Nassen hatte, wurde die Renndistanz von 22 auf 14 Runden verkürzt und die Boxengasse für zehn Minuten offen gelassen, damit die Fahrer mehrere Besichtigungsrunden drehen konnten. Nach dem Start setzte sich zunächst Jungvater Jake Dixon an die Spitze, doch in der zweiten Runde ging López an ihm vorbei und zog davon. Doch bald setzte sich Arbolino auf den zweiten Platz, machte Jagd auf den Führenden, trieb ihn in immer mehr Fehler, übernahm die Spitze und fuhr einen klaren Sieg heraus. „Ich habe es genauso gemacht wie in Thailand: Ich war in den ersten Runden ruhig, habe ein Gefühl aufgebaut und am Ende angegriffen“, freute sich Arbolino.

Darryn Binder aus dem deutschen IntactGP-Team schlug sich richtig gut. Der Moto2-Rookie qualifizierte sich als Elfter, machte seinem Ruf als Regenfahrer alle Ehren und wurde, nachdem Somkiat Chantra in der letzten Runde die Streckenbegrenzung überfuhr, als Sechster gewertet. „Mit jedem Rennen gewinne ich mehr an Erfahrung, und Schritt für Schritt kommen wir näher“, freute er sich. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Für Aleix Espargaró, der Argentinien im Vorjahr als strahlender Sieger verließ und danach lange zu den Titelanwärtern zählte, war das Rennwochenende ein Albtraum. Nach der Bestzeit von Freitag konnte er sich beim Reifenpoker am Samstag nur für den neunten Startplatz qualifizieren. Im Sprintrennen stürzte er, im verregneten Sonntagsrennen hatte er nicht nur mit der Abstimmung der RS-GP zu kämpfen, sondern auch mit einem angelaufenen Helmvisier. Er wurde nur 15. – vor den beiden gestürzten Brad Binder und Francesco Bagnaia. Dass Aprilia im Regen ein Problem hat, bewies aber auch Maverick Viñales: Er kam als Zwölfter nur zehn Sekunden vor Espargaró ins Ziel.

MOTOGP

Nachdem Marc Márquez in Termas nicht fahren konnte, durfte LCR-Pilot Álex dessen Fahrwerk probieren, dem er ein etwas besseres Einlenkverhalten bescheinigte. Rins konnte sich direkt in die Q2 qualifizieren, wurde dort allerdings nur Zwölfter. Im Rennen zeigte Rins seine Fahrkünste im Regen und fuhr zeitweilig auf den fünften Platz. Doch dann beschlug auch sein Visier, und er fiel bis auf den neunten Platz zurück. „Aber immerhin haben wir Fortschritte gemacht“, tröstete sich der Ex-Suzuki-Pilot.

MOTO2

Ai Ogura, der sich im Winter beim Motocross einen komplizierten Handgelenksbruch links zugezogen hatte, probierte in Termas wieder zu fahren. Er biss zwar wacker auf die Zähne, doch an seiner Sitzposition war unschwer zu erkennen, wie sehr ihn die Verletzung behinderte. Als es am Sonntag regnete, fällte Teamchef Hiroshi Aoyama eine weise Entscheidung: Er ließ den 22-jährigen Japaner nicht fahren, um ihn im Regen keinem unnötigen Verletzungsrisiko auszusetzen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 2. April 2023 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 67,284 km über 14 Runden à 4,806 km. 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft: 18 Grad, Asphalt: 21 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	14	26.26.606 min	1.52.540 min	25
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	14	+0.663 sec	1.52.191 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	14	+1.961 sec	1.52.663 min	16
4.	Arón Canet (E)	Kalex	14	+7.769 sec	1.52.692 min	13
5.	Sergio García (E)	Kalex	14	+11.954 sec	1.52.631 min	11
6.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	14	+12.274 sec	1.53.285 min	10
7.	Filip Salac (CZ)	Kalex	14	+13.100 sec	1.53.583 min	9
8.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	14	+12.758 sec	1.53.310 min	8
9.	Albert Arenas (E)	Kalex	14	+13.649 sec	1.53.341 min	7
10.	Sam Lowes (GB)	Kalex	14	+14.107 sec	1.52.894 min	6
11.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	14	+15.581 sec	1.53.561 min	5
12.	Pedro Acosta (E)	Kalex	14	+16.913 sec	1.52.926 min	4
13.	Celestino Vietti (I)	Kalex	14	+17.135 sec	1.52.539 min	3
14.	Joe Roberts (USA)	Kalex	14	+25.871 sec	1.54.191 min	2
15.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	14	+27.388 sec	1.53.536 min	1
16.	Jordi Torres (E)	Kalex	14	+31.901 sec	1.54.431 min	–
17.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	14	+32.583 sec	1.54.183 min	–
18.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	14	+33.523 sec	1.54.399 min	–
19.	Barry Baltus (B)	Kalex	14	+33.755 sec	1.54.570 min	–
20.	Soichiro Minamimoto (J)	Kalex	14	+33.918 sec	1.54.826 min	–
21.	Borja Gómez (E)	Kalex	14	+48.220 sec	1.55.240 min	–
22.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	14	+49.932 sec	1.55.657 min	–
23.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	14	+55.187 sec	1.55.781 min	–
24.	Marcos Ramírez (E)	Forward	14	+55.414 sec	1.55.510 min	–
25.	Dennis Foggia (I)	Kalex	14	+55.564 sec	1.55.896 min	–
	Nicht gewertet:					–
	Rory Skinner (GB)	Kalex	5	+9 Runden	1.55.788 min	–
	David Sanchis (E)	Forward	5	+9 Runden	1.57.256 min	–
	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1	+13 Runden	2.02.186 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	41
2.	Canet	33
3.	Acosta	29
4.	Dixon	26
5.	Salac	22
6.	López	20
7.	Gonzalez	16
8.	Lowes	15
9.	Chantra	15
10.	Arenas	15
11.	García	12

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	50
2.	Boscoscuro	23

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	56
2.	Pons Wegow LOS40	45
3.	Red Bull KTM Ajo	44
4.	Gresini Racing Moto2	28
9.	Liqui Moly IntactGP	10

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	López	1.42.472 min
2.	Canet	1.42.513 min
3.	Chantra	1.42.520 min
4.	Dixon	1.42.586 min
5.	Acosta	1.42.674 min
6.	Vietti	1.42.692 min
7.	Gonzalez	1.42.795 min
8.	Arbolino	1.42.965 min
9.	Roberts	1.42.997 min
10.	Arenas	1.43.021 min
11.	Binder	1.43.032 min
12.	Baltus	1.43.065 min
13.	Salac	1.43.130 min
14.	Lowes	1.43.135 min
15.	Alcoba	1.43.262 min
16.	Aldeguer	1.43.337 min
17.	Bendsneyder	1.43.358 min
18.	Dylan Kelly	1.43.563 min
19.	Ramirez	1.43.988 min
20.	v.d. Goorbergh	1.44.033 min
21.	Ai Ogura	1.44.054 min
22.	Foggia	1.44.059 min
23.	Torres	1.44.204 min
24.	Dalla Porta	1.44.233 min
25.	Skinner	1.44.409 min
26.	Sanchis	1.45.736 min
27.	Minamimoto	1.46.001 min
28.	García	1.49.983 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Tatsuki Suzuki kann noch imm

Von all dem Krimi hinter ihm ließ sich Leopard-Honda-Pilot Tatsuki Suzuki nicht beirren und fuhr einen ungefährdeten Sieg heraus. Doch das Rennen hatte einige unbelohnte Helden.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich ist das Leopard-Honda-Team Erfolg gewohnt. Doch seit Honda all ihre Kräfte auf die MotoGP konzentrieren muss und die KTM sichtbar stärker geworden sind, waren die Sorgenfalten bei den Teammitgliedern des Weltmeister-Teams von 2015, '17 und '19 beim Saisonauftakt nicht zu verkennen. Aber jetzt, wo Tatsuki Suzuki im Regen von Termas allen auf und davon gefahren war, stand Team-CFO Massimo Vergini oben bei der Siegerehrung wie ein Kind zu Weihnachten, und Technikdirektor Christian Lundberg war den Tränen nah, als die japanische Hymne für Suzuki gespielt wurde. Wenn der zweite Pilot Jaume Masiá auch unter dem Druck zerbrach, eventuell zu einem Doppelsieg der Türkisblauen beizutragen – der Japaner hatte diesmal geliefert. Er war auch völlig aufgedreht: „Mein letzter Sieg liegt schon fast zwei Jahre zurück, und ich habe dieses Gefühl vermisst. Ich war letztes Jahr mehrfach dran, aber ich habe es dann doch immer knapp versäumt. Deshalb bin ich sehr glücklich. Wir hatten kein Warm-up, ich habe einfach meine Erfahrung genutzt."

Nach dem Start konnte er sich gleich einen Vorsprung rausfahren und sich in Sicherheit wiegen, während es hinter ihm umso heftiger zur Sache ging. In dem Verfolgerpulk rauften sich Ayumu Sasaki, der im Trockenen eine überlegene Pole-Position herausgefahren hatte, Fast-Lokalheld Diogo Moreira und WM-Leader Daniel Holgado mit den beiden Piloten von PrüstelGP, Xavier Artigas und dem sensationellen Ersatz-Mann David Almansa, und Andrea Migno, der für den verletzten Lorenzo Fellon eingesprungen war. Die Überraschung des Rennens war nicht die gute Pace von Migno im Regen, sondern der 17-jährige Almansa. Er raufte sich unwiderstehlich durch den Pulk nach vorn, bis er ganz an dessen Anfang war. Doch davonfahren konnte er nicht, und so wurde er von Ayumu Sasaki in Turn 5 überholt, wobei Sasaki selbst einen kleinen Schubser bekam und Almansa etwas unsanft von der Linie drückte. Aber eine Aktion, die man seit Jahrzehnten in jeder Klasse sieht. Die Stewards sahen es anders. Gerade, als sich Sasaki einen Vorsprung von der Gruppe herausgefahren hatte, bekam er die Aufforderung, sich einen Platz zurückfallen zu lassen. Dies tat er, aber als er versuchte, sich wieder abzusetzen, stürzte er. Auch Almansa sollte kein Glück haben: Er wurde in der letzten Runde abgeräumt und konnte das Ziel nur als 17. erreichen. ■

MOTOGP

Lässig genommen: Im Ziel hatte Tatsuki Suzuki so viel Vorsprung, dass er fast stehen bleiben konnte

Moto3

Steward-Endscheidungen und andere Strafen

Eine umstrittene Entscheidung brachte Ayumu Sasaki um einen guten Platz, Collin Veijer muss in der WM noch viel lernen.

Dass Ayumu Sasaki gestürzt ist, weil der Steward Panel ihm eine unangebrachte Strafe aufbrummte, und er unnötiges Risiko eingehen musste, um es wieder aufzuholen, meinten nicht nur die Fans des Japaners. „Es ist völlig unverständlich, dass er für diese Aktion eine Strafe bekommt und Nakagami für seine Aktion nicht", sagte auch MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo.

So lagen die Hoffnungen des IntactGP-Husqvarna-Teams ganz auf den Schultern von Rookie Collin Veijer, der vor dem Start noch Hoffnungen auf Punkte hatte, sich aber mit P22 zufriedengeben musste. „Ich hatte heute nicht die beste Pace im Rennen, und leider konnte ich auch kein gutes Gefühl für das Bike entwickeln", entschuldigte er sich hinterher. „Das Motorrad selbst war in Ordnung, es lag nur an mir selbst. Ich hätte im Regen mehr pushen müssen, aber mir fehlte das Selbstvertrauen. Immerhin habe ich das Rennen beendet. Im Trockenen hatten wir ein gutes Setup, also werden wir diese Erfahrung als Lektion mitnehmen." ■ IP

INTACTGP

Sasaki (#71) vor Masiá (#5)

Moto3

Die Früchte der Arbeit nicht ernten können

Prüstel-Ersatzfahrer David Almansa war die Sensation des Rennens, ging aber leer aus. Xavier Artigas gut in der Wertung.

Dass sein Ersatzpilot David Almansa für die Sensation des Rennens gesorgt hatte, ließ nicht nur den Puls von Teamchef Florian Prüstel in die Höhe steigen, er war hinterher auch nicht zu Unrecht stolz. Artigas lieferte die Sensation, indem er nach dem Sturz sein Motorrad so schnell aufhob, dass er nur sechs Plätze einbüßte, Achter wurde und nun Fünfter der WM-Tabelle ist. „Natürlich bin ich etwas unglücklich", meinte Artigas. „Aber jetzt geht es weiter nach Austin in Texas auf eine meiner Lieblingsstrecken, darauf freue ich mich." Almansa war natürlich auf der Achterbahn der Gefühle. „Heute war das wichtigste Rennen meines Lebens", so der Spanier. „Ich konnte nicht nur Erfahrungen sammeln, sondern auch im Spitzenfeld um das Podium mitfahren. Trotz der schwierigen Bedingungen hatte ich ein perfektes Gefühl und war vollkommen auf mich und mein Rennen konzentriert. Leider wurde ich in der letzten Runde von der Strecke geschoben und hatte keine Chance. Ich bin aber sehr glücklich über die Chance, mich in der Weltmeisterschaft zu beweisen." ■ IP

LEKL

Sensationsmann David Almansa

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

er gewinnen

NACHRICHTEN

MOTO2

Lukas Tulovic wird in Austin wieder am Start stehen. Das Team hatte den Moto2-Europameister nach starken Schmerzen wegen einer Handprellung, die er bei einem Highsider beim Moto2-Test in Portimão erlitten hatte, aus dem WM-Auftakt genommen und auch in Argentinien nicht fahren lassen. Stattdessen wurde Tulovic vom Handspezialisten Dr. Panzram in Heidelberg untersucht und bekam eine Ruhigstellung verordnet. Bis übernächste Woche soll der 22-Jährige wieder fit sein. „Er wird auf der wirklich brutalen Strecke in Austin sicherlich Schmerzen haben, es sollte aber wieder gehen", meint Teamchef Jürgen Lingg, der seinerseits dabei ist, sich von einer Schulter-OP auszukurieren, und auch selbst in Austin wieder dabei sein will.

MOTO2

Dafür, dass er zu Beginn des Rennens aus den Punkten fiel und schließlich doch wieder bis P12 aufholen konnte, hatte WM-Favorit Pedro Acosta eine eindeutige Erklärung. „Heute war es wichtig, klaren Kopf zu bewahren und so viele Punkte wie möglich einzusammeln", so der 18-jährige Spanier. „Wir haben im Regen einige Schritte vorwärts gemacht, aber eben noch nicht in den ersten Runden. Ich habe viel gelernt und konnte danach wieder angreifen, aber das Rennen war verkürzt, und mir blieb nicht viel Zeit. Ich habe nun meine starken Seiten im Regen gefunden. Das nächste Mal wird es besser, aber jetzt konzentriere ich mich erst einmal auf das nächste Rennen in Austin."

MOTO E

Von Montag bis Mittwoch dieser Woche lief in Barcelona der zweite MotoE-Vorsaisontest. Bei Redaktionsschluss am Montag lag Nicholas Spinelli an der Spitze der Zeitenliste, Randy Krummenacher war Zehnter.

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Termas de Río Hondo (RA) – 2. April 2023 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 86,508 km über 18 Runden à 4,806 km. 28 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft: 18 Grad, Asphalt: 20 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	35.18,099 min	1.56,518 min	25
2.	Diogo Moreira (BR)	KTM	18	+4,571 s	1.56,514 min	20
3.	Andrea Migno (I)	KTM	18	+4,699 s	1.56,573 min	16
4.	Daniel Holgado (E)	KTM	18	+8,814 s	1.56,635 min	13
5.	Scott Ogden (GB)	Honda	18	+11,512 s	1.56,744 min	11
6.	Stefano Nepa (I)	KTM	18	+11,865 s	1.57,222 min	10
7.	Kaito Toba (J)	Honda	18	+12,159 s	1.56,882 min	9
8.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	18	+12,467 s	1.56,761 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	18	+12,844 s	1.57,163 min	7
10.	David Salvador (E)	KTM	18	+12,884 s	1.57,154 min	6
11.	Syarifuddin Azman (MAL)	KTM	18	+20,736 s	1.57,354 min	5
12.	Matteo Bertelle (I)	Honda	18	+26,304 s	1.57,748 min	4
13.	Romano Fenati (I)	Honda	18	+27,524 s	1.57,911 min	3
14.	David Alonso (COL)	GasGas	18	+37,275 s	1.57,866 min	2
15.	Joshua Whatley (GB)	Honda	18	+39,602 s	1.58,662 min	1
16.	David Muñoz (E)	KTM	18	+41,959 s	1.56,419 min	-
17.	David Almansa (E)	CFMoto	18	+45,783 s	1.56,284 min	-
18.	Taiyo Furusato (J)	Honda	18	+45,783 s	1.58,350 min	-
19.	Ivan Ortolá (E)	KTM	18	+47,086 s	1.57,356 min	-
20.	Filippo Farioli (I)	KTM	18	+47,380 s	1.58,888 min	-
21.	Ana Carrasco (E)	KTM	18	+53,918 s	1.59,177 min	-
22.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	18	+55,636 s	1.59,417 min	-
23.	José Antonio Rueda (E)	KTM	18	+56,852 s	1.59,745 min	-
24.	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+1.23,159 min	1.57,716 min	-
	Nicht gewertet:					
	Riccardo Rossi (I)	Honda	17	+1 Runden	1.56,852 min	-
	Jaume Masiá (E)	Honda	13	+5 Runden	1.55,936 min	-
	Mario Aji (RI)	Honda	13	+5 Runden	1.57,544 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	38
2.	Moreira	36
3.	Suzuki	27
4.	Muñoz	20
5.	Nepa	19
6.	Migno	16
7.	Artigas	16
8.	Toba	14
9.	Rueda	13
10.	Masiá	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	45
2.	Honda	36
3.	CFMoto	16
4.	Husqvarna	10
5.	GasGas	7

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	MT Helmets – MSI	41
2.	Red Bull KTM Tech3	38
3.	Leopard Racing	38
4.	CIP Green Power	25
5.	CFMoto PrüstelGP	23
6.	BOE Motorsport	20
7.	Red Bull KTM Ajo	19
8.	Team MTA	19
9.	SIC58 Squadra Corse	15
10.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	14

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.48,539 min
2.	Öncü	1.49,142 min
3.	Moreira	1.49,214 min
4.	Ortolá	1.49,314 min
5.	Masiá	1.49,344 min
6.	Suzuki	1.49,417 min
7.	Alonso	1.49,454 min
8.	Ogden	1.49,545 min
9.	Migno	1.49,642 min
10.	Holgado	1.49,665 min
11.	Toba	1.49,673 min
12.	Bertelle	1.49,678 min
13.	Rueda	1.49,766 min
14.	Nepa	1.49,778 min
15.	Artigas	1.49,904 min
16.	Muñoz	1.50,025 min
17.	Veijer	1.50,028 min
18.	Yamanaka	1.50,342 min
19.	Rossi	1.50,659 min
20.	Azman	1.50,784 min
21.	Farioli	1.50,838 min
22.	Salvador	1.50,953 min
23.	Aji	1.51,011 min
24.	Fenati	1.51,358 min
25.	Almansa	1.51,697 min
26.	Furusato	1.51,729 min
27.	Carrasco	1.52,114 min
28.	Whatley	1.52,142 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bautista dominiert

Fast alle Superbike-WM-Teams waren beim zweitägigen Test in Barcelona dabei. Wenn Álvaro Bautista auch wieder das Maß der Dinge war, bestätigte Iker Lecuona den Honda-Fortschritt und kam ganz nah an die Zeit des WM-Leaders heran. Jonathan Rea zeigte Fortschritte, Toprak Razgatlioglu konnte seine Barcelona-Probleme nicht überwinden.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr hatte Álvaro Bautista in Barcelona dank überlegenem Topspeed alle drei Rennen gewonnen. Doch die Konkurrenz hat aufgeholt, und so brachte Ducati neue Aufhängungsteile für vorne und für hinten, um das Einlenken und die Traktion zu verbessern. „Honda und BMW waren uns beim Topspeed bereits mehrfach überlegen, wir müssen uns wappnen“, erklärte Marco Zambenedetti, der technische Koordinator von Ducatis Superbike-Projekt die Zielsetzung. „Deshalb lassen wir keinen Bereich unberührt und pushen sowohl unsere Zulieferer als auch unsere eigenen Leute.“

Álvaro Bautista fuhr an den zwei Tagen 140 Runden, sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi noch elf mehr. Zunächst zeigte sich der Weltmeister sehr glücklich. „Ich hatte gleich ein gutes Gefühl mit dem Motorrad, die Zeiten kamen mir ganz locker von der Hand. Wir haben zunächst sehr viel an der Elektronik gearbeitet, denn die wollten wir bei den Überseerennen nicht zu sehr verändern. Wir haben auch Lösungen an der Hinterradaufhängung probiert, die ich schon im Winter getestet, aber noch nicht in den Rennen eingesetzt hatte. Sie haben sich nicht unbedingt bewährt, aber wir haben nun mehr Daten. Wichtiger als die Zeiten war, dass wir viel mit gebrauchten Reifen gearbeitet haben, denn hier haben sie im Rennen einen großen Drop. Ich fühle mich mit dem Motorrad nun noch stärker als letztes Jahr.“ Nachdem er am zweiten Testtag am Morgen mit einem neuen Reifen von Pirelli einen Sturz hatte, räumte Bautista ein: „Ich habe vielleicht zu hart gepusht, aber wenn man einen Reifen bewerten will, dann muss man ihn ans Limit bringen. Vielleicht habe ich den zu sehr überschritten. Zum Glück habe ich mir nichts dabei getan.“

> „Wichtiger als die Zeiten war, dass wir unsere Racepace verbessert haben. Hier in Barcelona bauen die Reifen stark ab, da sind wir gut aufgestellt.“
>
> Álvaro Bautista

Sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi arbeitete die ganze Zeit mit zwei Motorrädern. „Wir mussten unterschiedliche Settings miteinander vergleichen, und das kann man nicht mit einem Motorrad machen“, so der 27-jährige Italiener. „Ich war mit mehreren Lösungen gleich schnell, aber Álvaro war einfach auf einem anderen Level. Deshalb müssen wir weiterarbeiten, und ich muss einen Schritt nach vorne machen.“

Honda kommt voran

Zum Schluss hatten sich sowohl Iker Lecuona als auch Jonathan Rea zwischen die beiden Ducati-Werkspiloten gesetzt. „Ich bin sehr glücklich, denn die neuen Teile, die wir in Aragón probiert hatten, haben sich auch hier bewährt“, freute sich Lecuona. „Wir haben uns stark auf die Elektronik konzentriert, denn dort müssen wir noch vieles besser hinbekommen. Wir haben uns beim Racepace gegenüber dem Vorjahr stark verbessert, und auch bei der Zeitenjagd waren wir besser als letztes Jahr bei meiner Pole-Position. Die Zeiten beim Longrun haben uns selbst überrascht. Ich fühle mich jetzt sehr bequem auf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

Unantastbar: Álvaro Bautista war in allen Sitzungen Schnellster, stürzte aber auch einmal

weiter

WORLDSBK

Iker Lecuona: Nah an Bautista dran, dann kapitaler Abflug kurz vor Schluss

GTR-YAMAHA

Dominique Aegerter: Viel probiert, mit Qualifyern wieder unheimlich schnell

dem Motorrad – und das ist das Wichtigste." Doch dies wurde ihm zum Schluss zum Verhängnis, als er in Turn 14 böse abflog. „Mir ist die Front weggegangen", gab er zu Protokoll. „Ich war im Quali-Modus, und die Gabel konnte die Bodenwelle nicht kompensieren. Das Motorrad hatte mich im Kiesbett, ich hatte zunächst Angst, dass ich mir den Fuß gebrochen habe, aber zum Glück wurden beim Röntgen im Krankenhaus keine Brüche gefunden."

Das Kawasaki-Werksteam entschied, wegen der Testbeschränkung auf insgesamt zehn Testtage für die Saison, den ersten Tag auszulassen und nur den zweiten Tag mit Jonathan Rea und Alex Lowes zu nutzen. Jonathan Rea zeigte sich teils beruhigt. „Wir hatten keine neuen Teile, wir haben an der Setup-Änderung weitergearbeitet, die wir in der Woche zuvor in Aragón gemacht hatten. Wir haben vorn Gewicht weggenommen, um den Vorderreifen für das Rennende zu bewahren. Barcelona ist eine Strecke, die kritisch für die Reifen ist, und ich habe das Gefühl, dass ich jetzt mitkämpfen kann. Nicht um Siege, aber um vorn dabei zu sein. Wir müssen hart weiterarbeiten." Sein Teamkollege Alex Lowes arbeitete an der Sitzposition und der Geometrie und fand ein besseres Gefühl.

Razgatlioglu: „Nicht bereit"

Toprak Razgatlioglu stürzte gleich am ersten Vormittag und machte auch nach dem zweiten Testtag kein glückliches Gesicht. „Wir haben sehr viele Teile probiert aber ich bin nicht glücklich, denn ich habe noch nicht das Gefühl, dass mein Motorrad bereit ist. Bei der Elektronik haben wir uns verbessert, aber bei der Abstimmung der neuen Teile sind wir nicht zum Ende gekommen."

BMW brachte zwei neue Schwingen und andere Fahrwerksteile nach Barcelona. Scott Redding fuhr nicht weniger als 180 Runden, kam trotzdem nicht in die Top 10. Michael van der Mark war Achtschnellster, und Bonovo-Pilot Garrett Gerloff, der über lange Strecken schnellster BMW-Fahrer des Tests war, stand schließlich als Zehntschnellster in der Zeitenliste. Dominique Aegerter fuhr ebenfalls 180 Runden und wurde bei der Zeitenjagd bester Yamaha- und bester Nicht-Werksfahrer. Der Schweizer arbeitete mit Lenker, Fußrasten und Sitzeinsätzen an seiner Sitzposition und probierte viel an der Elektronik, um deren Arbeitsweise zu verstehen. „Den größten Fortschritt haben wir bei der Motorbremse gemacht, und ich verstehe das Motorrad immer besser", freute sich der Schweizer. ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Barcelona/Catalunya (E), 30–31.03.2023, Bestzeiten

1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.40,459	140 Runden
2.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,521	87
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,659	91
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.40,818	151
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,853	77
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	1.40,857	180
7.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	1.41,150	155
8.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.41,196	123
9.	Michael v. d. Mark (NL)	BMW M 1000 RR	1.41,221	162
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	1.41,294	150
11.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,332	179
12.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.41,346	180
13.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.41,476	173
14.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	1.42,224	91
15.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	1.42,434	150
16.	Florian Marino (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,921	105
17.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	1.43,006	99
18.	Eric Granado (BR)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,264	137
19.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,428	135
20.	Oliver König (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	1.43,799	141

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Der Spitze näherkommen“

Supersport-Weltmeister und MotoE-Weltcupsieger Dominique Aegerter setzte bei seinem Superbike-WM-Debüt bereits Highlights und absolvierte auch den Test in Barcelona als bester Nicht-Werksfahrer. Im MSa-Interview erzählt er von seinen Perspektiven.

Von: **Imre Paulovits**

GRT YAMAHA

Wie war Ihr Barcelona-Test?
Es war cool, wieder auf der Strecke zu fahren, wir haben ja eine unheimlich lange Pause bis zum nächsten Rennen. Wir haben wieder viel probiert: Viele Chassis-Setups, viel Elektronik, dann hatten wir noch neue Sachen von Yamaha zu testen. Wir haben auch an der Fahrerposition gearbeitet. Barcelona ist aber eine schwierige Strecke, um Sachen zu testen, weil der Abbau vom Reifen unheimlich groß ist. Wenn man mit dem gebrauchten Reifen wieder rausgeht, ist es schwierig, eine exakte Aussage zu machen über die Änderungen, die sie gemacht haben. Zum Schluss mit dem Qualifyer war ich aber richtig schnell.

Hat Ihnen die MotoE geholfen, im Quali-Modus so schnell zu sein?
Sie hat sicherlich nicht geschadet. Aber es zeigt, dass ich mit dem Superbike auch schnell fahren kann, wenn alles passt und ich Grip habe. Die Zeiten muss man immer zuerst fahren. Ich denke, ich habe ein gutes Team und ein gutes Motorrad, um da mitzukämpfen.

Wie sehen Sie Ihre Entwicklung und Ihre Möglichkeiten bei den nächsten Rennen?
Bis jetzt sind es vier Tests gewesen plus zwei Rennwochenenden. Ich brauche sicher noch Eingewöhnungszeit, um alles genau zu verstehen. Ich denke, ich habe einen guten Einstieg gezeigt, wir haben sicher aber auch etwas Pech gehabt wie in Australien, wo ich abgeschossen wurde, und auch in Indonesien hat nicht alles zusammengepasst. Ich bin aber guter Dinge, dass ich mich weiter nach vorne bewegen kann.

„Die Superbike-WM ist mental und physisch sehr anstrengend und das Level mit zehn Werksfahrern sehr hoch.“

Dominique Aegerter

Was haben Sie bislang hauptsächlich gelernt?
Klar ist, dass das Bike sehr viel Leistung hat und viel Elektronik, die man einstellen und auf jede Strecke und jede Kurve umstellen muss. Die Superbike-WM ist auch mental und physisch sehr anstrengend, und das Level ist mit zehn Werksfahrern sehr hoch.

Hat Ihnen der Test noch einen weiteren Schritt für die Europa-Saison gebracht?
Es hat sicher geholfen. Aber bei der Konstanz waren wir noch nicht so stark. Wir konnten aber wieder ein paar Sachen aussortieren, und es war wichtig, wieder auf dem Motorrad zu sitzen. Wenn man sechs Wochen nicht fährt, verliert man seine Routine. Deshalb hat es mir geholfen, und ich werde mich jetzt daheim weiter auf Assen vorbereiten.

Was halten Sie von den Sprintrennen?
Sie sind sicherlich für die Zuschauer interessant anzuschauen. Natürlich hat es auch viele Unfälle gegeben. Bei so einem Sprintrennen ist es wichtig, dass du einen guten Startplatz und einen guten Start hast. Dann musst du in den ersten Runden mehr riskieren, damit du ganz vorne bist. Das habe ich aber auch in der MotoE gelernt.

Wie weit pusht Sie ein so starker Teamkollege wie Remy Gardner?
Es ist sicher gut, wenn du einen starken Teamkollegen hast. Natürlich willst du deinen Teamkollegen, der auf dem gleichen Motorrad fährt, schlagen. Umso schneller der ist, umso besser ist es auch für mich. Wir können unsere Daten vergleichen und uns so gegenseitig pushen. Als Ex-Moto2-Weltmeister und -MotoGP-Fahrer ist er natürlich ein starker Gegner.

Wie haben Sie die Pause bisher verbracht, und was machen Sie noch bis Assen?
Ich habe zwei Wochen Ferien auf den Philippinen und in Thailand gemacht, aber ich habe auch währenddessen jeden Tag trainiert. Jetzt hatte ich erstmals eine längere Pause, die ich nutzen konnte, denn letztes Jahr nach Australien habe ich keine Ferien gemacht und durchtrainiert. Jetzt habe ich etwas abgeschaltet, aber die nächsten zweieinhalb Wochen werde ich wieder an meiner Kondition und meiner Kraft arbeiten. Ich werde über Ostern auch den Schweizer MXGP besuchen. Ansonsten habe ich auch noch einige Medien- und Sponsor-Termine.

Was erwarten Sie von Assen mit dem Superbike?
Ich habe super Erinnerungen an die letzten zwei Jahre. Ich habe in der Supersport alle vier Rennen gewonnen und habe auch in der MotoE gesiegt. Ich habe zweimal die Pole-Position und den Rundenrekord geholt. Ich habe die Strecke gerne. Ich will nun versuchen, konstant in den Top 10 zu sein, das Qualifying in den ersten zwei Reihen zu beenden und in den Rennen nicht zu viel Zeit auf die Spitze zu verlieren. ■

Dominique Aegerter

Geburtstag: 30.09.1990
Geburtsort: Rohrbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2007: 125 ccm, Aprilia (23.)
2008: 125 ccm, Derbi (16.)
2009: 125 ccm, Derbi (13.)
2010: Moto2, Suter (15.)
2011: Moto2, Suter (8.)
2012: Moto2, Suter (8.)
2013: Moto2, Suter (5.)
2014: Moto2, Suter (5.)
2015: Moto2, Kalex (17.)
2016: Moto2, Kalex (12.)
2017: Moto2, Suter (12.)
2018: Moto2, KTM (17.)
2019: Moto2, MV Agusta (22.)
2020: Moto2, NTS (28.)
MotoE, Energica (3.)
2021: SSP, Yamaha (1.)
MotoE, Energica (2.)
2022: SSP, Yamaha (1.)
MotoE, Energica (1.)
2023: SBK, Yamaha (zurzeit 10.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Capirossi 2003: Ducatis erster MotoGP-Sieg im sechsten Rennen

MOTOGP

Rotkäppchen wurde 50

Loris Capirossi wurde in seiner Rookie-Saison der bis heute jüngste Grand-Prix-Weltmeister. Seine Karriere umfasste 22 Saisons, hatte einige Höhen und Tiefen, aber der italienische Vollblut-Racer ist der Motorrad-WM bis heute als Sicherheitsbeauftragter erhalten geblieben. Am 4. April wurde er ein halbes Jahrhundert alt.

Von: **Imre Paulovits**

Ein unbekümmerter Teenager schockte 1990 die etablierten 125er-Piloten. Loris Capirossi kam im Team von Paolo Pileri als Rookie in die WM, sah und siegte. Im Jahr zuvor war er Vierter der Europameisterschaft, und bereits bei seinem dritten Grand Prix stand er in Misano auf dem Podest. Zwei Grands Prix bzw. drei Wochen später war er auf dem Salzburgring bereits Zweiter, und nach zwei weiteren zweiten Plätzen in Rijeka und Spa holte er in Donington seinen ersten Sieg. Mit zwei weiteren Siegen auf dem Hungaroring und auf Phillip Island sicherte er sich gleich in seinem ersten WM-Jahr den Titel und ist bis heute der jüngste Weltmeister – Pedro Acosta, der ihm dieses Kunststück 31 Jahre später nachmachte, war bei seinem Titelgewinn genau einen Tag älter.

Junger Aufsteiger

Mit Halstuch und langen Haaren hatte er die Welt erobert, noch bevor Valentino Rossi die italienische Jugendlichkeit zum Lifestyle machte. 1991 verteidigte Capirossi seinen Titel mit fünf Siegen und zwölf Podestplätzen in 13 Rennen, bevor er zu den 250ern aufstieg. Und auch dort begann er nach einem Jahr der Eingewöhnungszeit seine Siegesserie. 1993 wurde er mit drei Siegen Vizeweltmeister hinter Tetsuya Harada. Er hatte bis zur Zielkurve des Finales in Jarama Titelchancen, doch wie sein japanischer Widersacher ihm diese nahm, war ein Manöver für die Ewigkeit. 1994 gewann Capirossi vier Grands Prix, doch er musste sich seinem Landsmann Max Biaggi und Tadayuki Okada beugen, bevor er mit Pileris Team zu den 500ern aufstieg. Auch dort wurde er gleich WM-Sechster und stand beim Finale in Barcelona auf dem Podest. Wayne Rainey lockte ihn danach in sein Yamaha-Werksteam, doch nach einem Podestplatz im indonesischen Sentul folgten Stürze und Ausfälle. Obwohl er noch das Finale auf Phillip Island gewinnen konnte, war es zu spät. Sein Vertrag wurde nicht verlängert, und er kehrte zu den 250ern zurück, wo er im Aprilia-Werksteam Unterschlupf fand.

MOTOGP

Loris Capirossi sorgt heute für Sicherheit

Auch dort tat er sich zunächst schwer. Immerhin konnte er drei Podestplätze erringen und wurde WM-Sechster, bevor er 1998 wieder durchstartete. In dem Jahr waren neben ihm noch Tetsuya Harada und der frisch aufgestiegene 125er-Weltmeister Valentino Rossi im Aprilia-Werksteam. Harada begann die WM unter ihnen als Stärkster, doch seine Ausfälle in Assen und seine Disqualifikation in Jerez und beim vorletzten GP auf Phillip Island ließen Capirossi aufrücken. Beim Finale in Buenos Aires lag Harada vor Capirossi auf WM-Kurs, doch dieser setzte drei Kurven vor dem Ziel zu einer Harakiri-Aktion an, fuhr den Japaner um und wurde Weltmeister.

Gefeuerter Weltmeister

Aprilia nahm es nicht hin und feuerte ihn. Capirossi kam bei Gresini-Honda unter und wurde 1999 WM-Dritter, stieg mit Pons wieder zu den 500ern auf und wurde 2001 WM-Dritter hinter Rossi und Biaggi. Dann verpflichtete ihn Ducati für ihren MotoGP-Einstieg 2003, und der mittlerweile unter dem Übernamen Capirex gefeierte Italiener fuhr das rote Geschoss gleich bei seinem Debüt in Suzuka aufs Podest und bei seinem sechsten Rennen in Barcelona zum Sieg. 2006 begann er die WM mit der Ducati mit einem Sieg. Er hatte WM-Chancen, bevor ihn sein Teamkollege Sete Gibernau in Barcelona aus dem Rennen riss und verletzte, und wurde WM-Dritter. Doch als Casey Stoner 2007 ins Team kam und Weltmeister wurde, war Capirossi nur noch die zweite Geige. 2008 ging er zu Suzuki, bevor er 2011 noch eine Saison bei Pramac-Ducati fuhr und dann seinen Helm an den Nagel hängte. Seither ist er Sicherheitsexperte der Dorna und sorgt sich um seine Nachfolger.

Alles Gute zum 50., Loris Capirossi! ■

Loris Capirossi

Geburtstag: 4. April 1973
Geburtsort: Castel San Piero (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

1990:	125 ccm, Honda (1.)
1991:	125 ccm, Honda (1.)
1992:	250 ccm, Honda (12.)
1993:	250 ccm, Honda (2.)
1994:	250 ccm, Honda (3.)
1995:	500 ccm, Honda (6.)
1996:	500 ccm, Yamaha (10.)
1997:	250 ccm, Aprilia (6.)
1998:	250 ccm, Aprilia (1.)
1999:	250 ccm, Honda (3.)
2000:	500 ccm, Honda (7.)
2001:	500 ccm, Honda (3.)
2002:	MotoGP, Honda (8.)
2003:	MotoGP, Ducati (4.)
2004:	MotoGP, Ducati (9.)
2005:	MotoGP, Ducati (6.)
2006:	MotoGP, Ducati (3.)
2007:	MotoGP, Ducati (7.)
2008:	MotoGP, Suzuki (10.)
2009:	MotoGP, Suzuki (9.)
2010:	MotoGP, Suzuki (16.)
2011:	MotoGP, Ducati (17.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Endurance-WM

Hanika Schnellster

Beim durchwachsenen Test für die 24 Stunden von Le Mans waren die deutschsprachigen Teams vorn: Karel Hanika auf der YART-Yamaha vor dem BMW-Werksteam und ERC-Ducati.

Von: **Toni Börner**

Mit gemischten Verhältnissen mussten die EWC-Teams letzte Woche Dienstag und Mittwoch beim Pre-Le-Mans-Test für das 24-Stunden-Rennen am dritten April-Wochenende klarkommen. Besonders der Dienstag hatte nur kühle Temperaturen und viel Wind zu bieten. Daher verwundert es nicht, dass die schnellsten Zeiten am Mittwoch gefahren wurden. Doch dann stellte YART-Yamaha-Pilot Karel Hanika mit 1.34,759 einen neuen EWC-Strecken-Rekord auf und unterbot seine eigene Pole-Position-Zeit aus dem Rennen vom Vorjahr. „Ich freue mich riesig. Ich denke, wir konnten gut arbeiten und uns vorbereiten“, so der 26-jährige Tscheche. „Uns ging es hier aber mehr um die Racepace, und unser Ziel ist klar: Wir wollen das 24-Stunden-Rennen gewinnen.“

Mit 1.35,192 war das Endurance-WM-Team von BMW Motorrad Motorsport aber nicht weit weg. Die Mannschaft von Werner Daemen will nach dem Spa-Sieg ebenfalls den in Le Mans. Das EBR-Ducati-Team, das sich mit Philipp Öttl verstärkt hat, schaffte 1.35,350 und ließ die französischen Werksteams der Japaner hinter sich. Ihnen folgten die beiden letztjährigen Weltmeister-Teams von F.C.C. TSR Honda France mit 1.35,542 und Yoshimura SERT mit 1.35,672. ■

EWC

Karel Hanika: Mit der YART-Yamaha den eigenen Rundenrekord unterboten

IDM Superbike

Titel mit Honda?

Florian Alt wechselte von Yamaha zu BMW, um den Titel zu gewinnen, diese Saison fährt er Honda. Damit glaubt er, dass der Titel noch mehr wert ist.

Von: **Anke Wieczorek**

Es ist fast schon zur Normalität geworden, dass ein Fahrer vom Team BCC-alpha-Van Zon-BMW den Titel gewinnt. Das bekam Markenkollege Florian Alt auch letztes Jahr als Fahrer bei Wilbers-BMW zu spüren. Die Niederlage war bitter, und wohl nur wenige Fahrer hätten bei so viel Pech die Nerven behalten. Alt konstatierte lediglich mit dem Blick auf ein paar Boxen weiter: „Das ist am Ende des Tages die Konkurrenz, die wir schlagen müssen.“ Was folgte, war ein Team- und Markenwechsel. Auf der Honda von Holzhauer Racing Promotion plant der 26-jährige Gummersbacher 2023 den nächsten Angriff. Auch unter der Prämisse, dass der Titel auf der CBR 1000 RR-R noch einen weitaus höheren Stellenwert hätte, als das Prädikat auf einer BMW zu gewinnen. Die ersten Vorzeichen stehen gut. Bei den offiziellen IDM-Tests in Valencia war Alt unter allen angereisten Klassen-Gegnern der Schnellste. Seine Rundenzeit: 1.34,342 min. „Ich habe deutlich besser aufs Motorrad gepasst als gedacht“, stellte Alt fest. ■

HRP

Florian Alt auf der Holzhauer-Honda: Schnellster beim IDM-Test in Valencia

NACHRICHTEN

ROADRACING

Keine Isle of Man TT, kein North-West200 und kein Macau-Grand-Prix für Ian Hutchinson 2023! Dem Engländer wurde die Lizenz entzogen. Hutchinson hatte im März beim Fahrradfahren einen Schlaganfall erlitten, Schlimmeres konnte nur sein Trainingspartner Jason O’Halloran verhindern. Hutchinson überlebte, darf aber nun wenigstens ein Jahr lang keine Rennen fahren. Der 43-Jährige ist 16-facher TT-Sieger und nach 2010 der einzige Pilot, der auf der Insel Man fünf Rennen in einer Woche gewinnen konnte. Hutchinson hat in seinem Leben fast 100 Operationen an seinem Bein durchstehen müssen und nun den nächsten gesundheitlichen Rückschlag erlitten. Aber der Brite gibt nicht auf. Bis 2024 will er sich auskurieren und dann wieder dabei sein.

ROADRACING

Die Startreihenfolge für die Tourist-Trophy-Rennen auf der Insel Man sind vom Veranstalter veröffentlicht worden. Davo Johnson wird mit der Jackson Racing Honda als Erster in die Rennen gehen. Auf den Startpositionen zwei bis fünf folgen Dean Harrison (Kawasaki), John McGuinness MBE (Honda), Jamie Coward (Honda) und James Hillier (Yamaha). Michael Dunlop hat erneut die Nummer 6 bekommen und fährt 2023 nach Jahren wieder eine Honda. TT-Rückkehrer Josh Brookes (BMW) wird auf Position sieben in die Rennen gehen, es folgen Davey Todd (Honda), Lee Johnston (Honda) und Peter Hickman (BMW). Lokalmatador Conor Cummins bekommt die Nummer 11 auf seine Fireblade und fährt vor Michael Rutter los, der auch in diesem Jahr auf dem MotoGP-Ableger, der Honda RC213V-S sitzt. Der Österreicher Julian Trummer fährt erneut Honda und bekommt die Startnummer 27, der Bayer David Datzer wird auf seiner BMW die 29 pilotieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wies den Weltmeister in die Schranken: Brad Freeman (Beta)

ENDURO7MEDIA

Enduro-WM Arma di Taggia

Alt gegen jung

Bei den „Alten“ in der GP-Klasse blieb beim Enduro-WM-Auftakt in San Remo mit Gesamtsieger Brad Freeman alles beim Alten. Aber bei den Junioren mischte der deutsche Quereinsteiger Jeremy Sydow mit Platz 3 und einem Gesamtsieg bei den bislang etablierten Fahrern kräftig mit.

Von: **Robert Pairan**

Nach einen Start-Ziel-Sieg am ersten Tag wiederholte Brad Freeman das Kunststück auch am zweiten Fahrtag. Damit verwies der Brite auf Beta trotz eines Sturzes den amtierenden GP-Champion Andrea Verona ausgerechnet bei dessen Heimrennen in Italien gleich zweimal auf Platz 2. Der GasGas-Pilot war nach seinem letztjährigen Titelgewinn für diese Saison von der 250er-Viertakt- auf die 350er-Viertakt-Maschine umgestiegen.

Mitfavorit Josep Garcia hatte am ersten Tag nach einem Sturz länger gebraucht, um wieder in die Spitzengruppe zu kommen. Deshalb ging der E1-Klassensieg am ersten Tag an den Junioren-Weltmeister und Aufsteiger Zach Pichon, Sohn der französischen Motocross-Legende Mikael Pichon. Doch am zweiten Tag rückte der Spanier die Enduro-welt wieder gerade und konnte nicht nur die E1-Klasse gewinnen und die WM-Führung übernehmen, sondern auch hinter dem Briten Steve Holcombe Platz 4 in der GP-Wertung herausfahren.

Sydow: WM-Wertung P2

Wieder vorne mit dabei ist Ex-Junioren-Weltmeister Hamish Macdonald. Der Kiwi musste ein Jahr verletzungsbedingt aussetzen, fuhr bei seinem Comeback in der GP-Wertung gleich zweimal auf den fünften Platz und liegt in der E2-Meisterschaft auf Platz 3 hinter Steve Holcombe.

Am ersten Tag war der Deutsche Jeremy Sydow mit einem dritten Platz bei den Junioren bereits am selbst gesteckten Ziel: „Ich hatte mir ausgerechnet, dass ich schon bis auf das Podium kommen sollte“, kommentierte der neue Sherco-Werksfahrer seinen ersten echten Werkseinsatz. Doch am zweiten Tag setzte er noch einen drauf und gewann sogar die Junioren-Gesamtwertung. Der 22-jährige Sachse liegt nun auf dem zweiten Platz in der WM-Wertung. Damit gewann er auch die Junioren-1-Hubraumklasse und liegt dort sogar vor dem punktgleichen Briten Jed Etchells in Führung. ■

PAIRAN

Erster Tagessieg: Jeremy Sydow

ENDURO-WM

Arma di Taggia (I), 1. Tag, 1. April

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:13.27,06
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+24,46 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+28,05 s
4.	Zachary Pichon (F), Sherco	+1.05,01 m
5.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.08,93m
6.	Josep Garcia (E), KTM	+1.21,17 m
7.	Mikael Persson (S), Husqv.	+1.28,12 m
8.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.23,90 m
9.	Theo. Espinasse (F), Beta	+2.37,45 m
24.	Luca Fischeder (D), Sherco	+4.34,19 m

Arma di Taggia (I), 2. Tag, 2. April

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:05.23,86
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+16,19 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+25,30 s
4.	Josep Garcia (E), KTM	+28,94 s
5.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.18,68 m
6.	Nath. Watson (GB), Honda	+1.41,42 m
7.	Mikael Persson (S), Husqv.	+1.50,36 m
8.	Thomas Oldrati (I), Honda.	+2.06,25 m
9.	Theo. Espinasse (F), Beta	+2.22,62 m
10.	Antoine Magain (B), Sherco	+2.28,31 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 14 Tagen

1.	Brad Freeman	40 Punkte
2.	Andrea Verona	34
3.	Steve Holcombe	30
4.	Josep Garcia	23
5.	Hamish Macdonald	22
6.	Zachary Pichon	18
7.	Mikael Persson	18
8.	Thomas Oldrati	14
9.	Theophile Espinasse	14
10.	Matteo Cavallo	12

NACHRICHTEN

SIEGE FÜR HERLINGS UND FERNANDEZ

Weil die Motocross-WM pausierte, nutzten einige WM-Piloten europäische Meisterschaftsrennen zum Training unter Rennbedingungen. KTM-Star Jeffrey Herlings ging beim französischen Championat in Romagne an den Start und gewann überlegen beide Läufe. Der Schweizer Valentin Guillod (Honda) wurde Tagesdritter. Die Runde zur spanischen Meisterschaft in Calatayud war eine sichere Angelegenheit für den neuen HRC Honda-Pilot Ruben Fernandez, und in Mantova setzte sich Alberto Forato (KTM) vor Arminas Jasikonis (GasGas) durch.

VINTAGE SIXDAYS IM OKTOBER IN SPANIEN

Ganz aktuell wurde der Termin für die „Sixdays der historischen Fahrzeuge“ bekannt gegeben: Die diesjährige Vintage Trophy findet vom 18. bis 21. Oktober in der spanischen Stadt Alp in der Cerdanya-Region, nahe der Grenze zu Andorra und Frankreich, statt. Dort wurde bereits einmal Mitte der 1980er-Jahre die ISDE ausgetragen. Die Vintage Trophy umfasst drei Hauptkategorien: die Vintage Veteranen Trophy Nationalteams mit drei Fahrern, die älter als 50 Jahre sind, die Vintage Silver Vase Club Teams mit drei Fahrern über 25 Jahre, auch Einzelfahrer auf Bikes Baujahr 1975–1991 sind willkommen.

SPEEDWAY PAAR CUP FIEL INS WASSER

Wegen der tagelangen Regenfälle in fast ganz Deutschland, die bis Sonntag andauerten, entschloss sich die MSV Herxheim, den für letzten Sonntag geplanten Speedway-Paar-Cup abzusagen. Das erste Sommer-Bahnsport-Event 2023 in Deutschland sollte den Titel zwischen Landshut, Olching, Nidda, Cloppenburg, Dohren, Abensberg und Herxheim entscheiden. Ein Nachholtermin war zu Redaktionsschluss noch nicht festgelegt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nagel auf den Kopf...

Neue Kleider und drei Siege für Evergreen Max Nagl

HORN

Neues Team und ein neues Motorrad scheinen für Max Nagl kein Problem im Kampf um den Masters-Titel 2023 zu sein. Der Honda-Pilot setzte zum Auftakt der ADAC-Rennserie im sandigen Drehna eine erste Duftmarke. Tom Koch und Adam Sterry (beide KTM) folgten auf den Plätzen.

Von: **Frank Quatember**

Der 35-jährige Nagl wechselte im Vorjahr überraschend zum deutschen KMP Honda-Team unter Alex Karg. Trotz kurzer Vorbereitung hatte der Titelverteidiger keine Mühe mit der Konkurrenz um Jordi Tixier, Tom Koch oder Henry Jacobi und setzte sich in Drehna mit drei Start-Ziel-Siegen durch. „Es war nicht mein Plan, hier so zu gewinnen. Ziel war das Podium", blieb Nagl gewohnt bescheiden. „Eigentlich brauchen ein neues Motorrad und ein neues Team etwas Zeit. Meine Starts waren megagut, nur an meiner Fitness muss ich noch etwas arbeiten."

Mit Spannung erwartet wurde der teaminterne Kampf zwischen Nagl und seinem ebenfalls neuen Teamkollegen Jordi Tixier, der den Titel 2020 und 2021 gewonnen hat. Doch bereits in Lauf 1 am Samstag flog der Ex-MX2-Weltmeister im Kampf mit Lukas Platt heftig von der KMP-Honda und musste das Rennen im Anschluss aufgeben. Auch im zweiten Rennen blieb der Franzose auf Platz 5 blass, nahm immerhin mit Rang 3 im letzten Umlauf etwas Positives aus Drehna mit.

Tausende am Sandkasten

Einen sehr soliden Eindruck hinterließ im von Tausenden Fans gesäumten Sandkasten unweit des Spreewaldes der Thüringer Tom Koch, der die Kosak-KTM dreimal auf das Podium und in der Tagestabelle auf Rang 2 pilotierte. Seine Siegchance verpasste der 25-Jährige am Gatter. Koch: „Bis auf meine Starts hätte es nicht besser beginnen können. Aber Max war nach den ersten Runden stets schon zu weit weg."

Hinter Koch belegte der Brite Adam Sterry (26) auf Sarholz-KTM Rang 3 auf dem Tagespodium und unterstrich seine Ansprüche im Titelkampf. Besonders in Lauf 2 überzeugte der Waliser als Laufzweiter im Schlepptau von Max Nagl. Sein Teamkollege Henry Jacobi erlebte stattdessen einen frustrierenden Rennsonntag. Alles begann optimal im ersten Rennen, als der Bad Sulzaer hinter Nagl als Zweiter ins Ziel kam. In Lauf 2 blieb Jacobi am Start beinahe stehen und nahm sein Rennen mit Rückstand als Allerletzter auf. Es folgte eine spektakuläre Aufholjagd, die den Thüringer tatsächlich noch auf Rang 4 im Ziel brachte. Soweit die guten Nachrichten. Im dritten Rennen kam Henry nach Kontakt mit Teamkollege Sterry in der Startkurve ins Straucheln und nahm ein unfreiwilliges Sandbad.

Viel Freude bei Spies

Danach startete er wie im Lauf zuvor den Turbo, doch in Runde 8 war Schluss für Mensch und Material, und Jacobi fuhr ohne Punkte ins Paddock. Lokalmatador Maximilian Spies (Kosak KTM) verfehlte als Vierter zwar das Tagespodium, sorgte aber für viel Freude beim Saisonauftakt. Der hochgewachsene Brandenburger, der auch in der Motocross-WM auf der 450er zu sehen sein wird, zeigte auf seiner Heimstrecke nach jeweils schlechten Starts drei spektakuläre Rennen und steht auf Rang 4 der Masters-Tabelle in bester Gesellschaft. Das gilt auch für die deutschen Toptalente Nico Koch (6.) und Becker-Racing Teamkollege Noah Ludwig, der Neunter wurde. ■

HORN

Fast am Podium: Maximilian Spies

ADAC MX MASTERS

Fürstlich Drehna (D), 1. Lauf, 01.04.

1.	Max Nagl (D)	Honda
2.	Henry Jacobi (D)	KTM
3.	Tom Koch (D)	KTM
4.	Michael Sandner (A)	KTM
5.	Maximilian Spies (D)	KTM
6.	Adam Sterry (GB)	KTM
7.	Lukas Platt (D)	KTM
8.	Marc Scheu (D)	Husqvarna

Fürstlich Drehna (D), 2. Lauf, 02.04.

1.	Max Nagl (D)	Honda
2.	Adam Sterry (GB)	KTM
3.	Tom Koch (D)	KTM
4.	Henry Jacobi (D)	KTM
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Jakub Teresak (CZ)	Husqvarna
7.	Michael Sandner (A)	KTM
8.	Maximilian Spies (D)	KTM

Fürstlich Drehna (D), 3. Lauf, 02.04.

1.	Max Nagl (D)	Honda
2.	Tom Koch (D)	KTM
3.	Jordi Tixier (F)	Honda
4.	Adam Sterry (GB)	KTM
5.	Noah Ludwig (D)	KTM
6.	Nico Koch (D)	GasGas
7.	Maximilian Spies (D)	KTM
8.	Tanel Leok (EST)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	75 Punkte
2.	Tom Koch	62
3.	Adam Sterry	55
4.	Maximilian Spies	43
5.	Henry Jacobi	40
6.	Nico Koch	37
7.	Jordi Tixier	36
8.	Michael Sandner	32

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Norick Blödorn

Die Ruhe vor dem Sturm

Erst im Juni wird Speedwayfahrer Norick Blödorn 19 Jahre alt, doch der Holsteiner befindet sich bereits in seiner zweiten Profisaison in Großbritannien, Polen, Dänemark und Deutschland.

Von: **Thomas Schiffner**

Wir erwischten Norick Blödorn letzten Sonntag zu Hause in Flintbek. Ungewöhnlich Anfang April, denn der 18-Jährige mit Profiverträgen bei den Belle Vue Aces (England), Landshut Devils, Region Vaerde (Dänemark) und beim MSC Brokstedt hätte eigentlich in Herxheim beim Speedway Paar Cup am Start stehen sollen. Doch das Rennen fiel dem schlechten Wetter zum Opfer. „Es hätten bis heute fünf Rennen sein sollen, doch zwei in England und jetzt Herxheim mussten wegen dem Wetter abgesagt werden“, erklärt der Norddeutsche.

In Herxheim errang Blödorn im letzten August seinen größten Erfolg: die Deutsche Speedwaymeisterschaft der Senioren, als Jüngster der Geschichte.

Obwohl erst am Beginn seines zweiten Profijahres, hat der Holsteiner schon eine Vielzahl von Titeln gesammelt: Nach FIM- und Europatiteln in den Jugendklassen wurde er schon 2019 auf dem 500er-Speedwaybike mit seinem Heimatverein Brokstedt Bundesligameister. Vor zwei Jahren begann er als noch 16-Jähriger mit dem AC Landshut das Abenteuer zweite polnische Profiliga, das mit dem Meistertitel und dem Aufstieg der Landshut „Devils“ in die 1. Liga endete.

Letztes Jahr konnten sich Landshut und Blödorn in der 1. Liga behaupten, zusätzlich unterschrieb er in Manchester für die Belle Vue Aces einen Jahresvertrag in der höchsten britischen Liga Premier League. Als das Manchester-Team die Premiership gewann, war der 18-jährige „German“ Mitglied des Meisterteams! In den ersten beiden Rennen dieser Saison in Sheffield und Manchester holte der Deutsche 5 bzw. 7 Punkte. Sein Average aus dem Vorjahr liegt bei 5.40 Punkten: „Ich bin diese Saison nicht mehr Reservefahrer, sondern stehe im Mainbody des Teams auf Position 2. Das macht es erheblich schwerer, denn ich muss gegen jeden Fahrer des gegnerischen Teams antreten.“ Dass er auf zu wenig Renneinsätze kommt, darüber sorgt sich das deutsche Drifttalent nicht: „Ich habe 34 Ligastarts in England. In der Bundesliga sechs für Brokstedt, für den ACL in Landshut und Polen mindestens 14. Dazu kommen Minimum vier Rennen in Speedway-WM- und -EM-Qualis.“ Zwischen England, Deutschland und Polen pendelt er per Flugzeug: „Die Rennen in England sind montags und donnerstags, für Landshut samstags oder sonntags. Das sollte passen.“ ■

BREU

Auch 2023 wieder für Landshut in der 1. polnischen Liga: Norick Blödorn

Manfred Poschenrieder

Der Star vor den Stars

Als der Bahnsport und die Lederkombis in Deutschland noch schwarz-weiß waren, gab es sie auch schon, die Stars der Szene, die sich aber nicht als solche fühlten. Einer der Ersten war der Kemptener Manfred Poschenrieder.

Von: **Thomas Schiffner**

Er war da, lange vor Egon Müller, Karl Maier oder Gerd Riss. Seine Konkurrenten kamen aus Neuseeland, England und Schweden. In Deutschland hatte er so gut wie keine. Manfred Poschenrieder, Maschinenbauer aus Kempten im Allgäu, der im nahen Waltenhofen mit Ehefrau Gerda und den zwei Söhnen lebte. Als 16-Jähriger fuhr er bereits Sandbahn- und Speedwayrennen in der B-Lizenz, ab 1959, mit 21 Jahren startete „Poschi“ international. Ab Mitte der 1960er war er auf der langen Bahn kaum noch zu schlagen: Der Allgäuer Technik-Pedant wurde 1966, 1967 und 1968 en suite Sandbahn-Europameister. Sein Pech: Die Weltmeisterschaft wurde erst 1971 eingeführt, da war ihm 1971 und 1972 (2.) Ivan Mauger im Weg, 1973 (3.) Ole Olsen und Hans Siegl. Obwohl er auf der Langbahn zur Weltelite gehörte, war er auch ein Jahrzehnt Kopf und Kapitän des Speedway-Nationalteams.

1976, nach 23 Jahren, hängte er den Stahlschuh an den berühmten Nagel, betätigte sich aber u. a. noch acht Jahre als Coach der deutschen Speedway-Nationalmannschaften und als Begleiter seiner Söhne im Motocross-Sport. Was „Mani“ neben seinen kolportierten 380 Rennsiegen so populär machte, war seine bescheidene Art, der Umgang und die Nähe zu den Fans, die damals gelebt wurde und auch bei den größten Rennen mit mehr als 20 000 Zuschauern noch möglich war und erwartet wurde.

Manfred Poschenrieder wurde vergangenen Freitag 85 Jahre alt. Bis vor wenigen Jahren traf man ihn noch auf verschiedenen Rennbahnen wie Mühldorf, wo er einst seine Frau Gerda kennenlernte. Solche Ausflüge scheinen ihm aus gesundheitlichen Gründen wohl nicht mehr möglich zu sein. Wir gratulieren Manfred Poschenrieder und wünschen ihm viel Gesundheit! ■

PRICE

Manfred Poschenrieder: In Action und in Siegerpose

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

2000 Touring Spider, Bj. 1/1959, 12000 km, 85 kW (116 PS), weiß, Südfrankreich Import, 4 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, FIVA, Leder, Motor komplett überholt, Weber Vergaser 76.000,- €. Chiffre 3692410

mehr: motor-klassik.de Nr. 59987

Aston Martin

Virage V12 , EZ 2011, 24000 km, 365 kW (496 PS), dt. Fahrzeug, unfallfrei, top Zustand, 114.900,- € , F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr.60007

Vanquish V12, EZ 04/2002, 38.500 km, racinggreen/beige, dt. Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 83.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59994

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

BMW

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

2000 BMW Z8, Farbrarität 3x gebaut, dt. Erstauslieferung, Alpina- & Original-Felgen, „Geburtsbuch", € 247.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

SUCHE BMW Old- und Youngtimer. Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

BMW 330 i, Bj. 2000, 120000 km, schwarz, Sommer-, Garagenfahrzeug. Tuttl., 10.000,- €. Tel. 0160/95347905

735i V8, Autom., Bj. 1/97, 139000 km, 1. Hand, Sammlerzustand, Leder, Klima, Scheckheft, 17.200,- €. Tel. 0160/1472336

BMW Alpina

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

Dodge

Charger EZ 66, 1. Hd., H-Gutachten & TÜV neu, 8 Felgen, 125000 km, 5,2 L, 230 PS, Orig.Lack, VB 49.800,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59974

Ferrari

50er Jahre Ferrari für Mille Miglia gesucht … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Suche F8 von Priv. an Priv. a. 1. Hd. Suche F8 von Privat direkt vom Eigentümer, seriöse Abwicklung. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59957

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

2010/11 Ferrari 599 GTO, gepflegter Originalzustand, mit Wartungsnachweis... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Murciélago LP640 / 680 GT-R, EZ 07, 18000 km, Race Edition, dt. Fzg, unfr. 229.000,- € (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60008

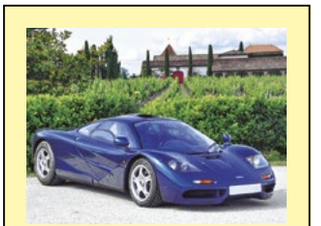
Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maybach

1937 Maybach SW 38 Cabriolet D, vollrestauriert, original Gläser Karosse, einer von 178, seltener Rechtslenker. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

McLaren



1993/97 McLaren F1, für Sammlung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mercedes

S 500 Cabrio 9G AMG, EZ 08/2018, 37533 km, 335 kW (455 PS), obsidianschwarz metallic, Leder, +HiFi+Sitzklima+Distro u.v.m., 95.920,- € Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60002

AMG GT S, 20000 km, 375 kW (510 PS), disigno bright metallic, dt. Fzg., top Ausstattung, neuwertig! 98.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60009

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

1960 Mercedes 300 SL Roadster, 1. Leder, dt. Fahrzeug, Hardtop, 50 Jahre in einer Hand, Historie ausführlich dokumentiert ! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59986

Porsche

1973 Porsche 911 T 2.4 Targa, Matching Numbers & Colours, behutsam restauriert, Motor revidiert. € 99.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

1995/98 Porsche 993 Turbo / Turbo S, unter 100000 km, nur in Cargold-Qualität ...Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

1992 Porsche 964 RS / NGT, einer von 291, Farbrarität sternrubin, Matching Numbers, Rennwagen mit Straßenzulassung! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Suche Briefbeschwerer Porsche 964, in sterlingsilber. 53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel. 02247/9690323

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

968 Clubsport, EZ 07/1993, 145000 km, 176 kW (239 PS), Klima, überdurchschnittl. Gesamtzustand, 46.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60006

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Formel 1 offroad: F1-Star Daniel Ricciardo und Enduro-Pilot Daniel Sanders machen Stunts im australischen Outback

Perspektivwechsel

Formel 1: Red-Bull-Dominanz
MSa 15/2023

Hamilton beschwert sich, dass der Red Bull eineinhalb Sekunden schneller sei als der Mercedes. Er habe noch nie ein so dominantes Auto gesehen. Das liegt wohl an seiner Sichtweise. Schließlich hat er acht Jahre in dominanten Autos gesessen.

Thomas Schucht
D-51515 Kürten

Unsouverän

F1-Kommentar: Teamduelle
MSa 16/2023

Verstappen ist für mich der schlechteste Verlierer und Teamplayer. Pérez wird nur gelobt, wenn er ihm hilft, und darf seiner Meinung nach nur gewinnen, wenn er in aussichtsloser WM-Position liegt. Natürlich will jeder Fahrer das Beste für sich, aber seine Egomanie macht ihn extrem unsympathisch und dazu noch überheblich. Souveränität sieht anders aus, zumal kein anderes Team so schnell in Schlagdistanz kommen wird!

Karl-Heinz Dreweskracht
D-52477 Alsdorf

Japan-Konter?

MotoGP: Portimão
MSa 16/2023

Obwohl Marc Márquez verzweifelt sein Können in die Waagschale geworfen hat, konnten er und die japanischen Hersteller nichts gegen die Überlegenheit der europäischen Werke, speziell Ducati, entgegensetzen. In der Superbike-WM sieht es ähnlich aus. Ich bin gespannt, ob die japanischen Hersteller den alten Technologie-Vorsprung wieder herstellen können oder ob sie sich aus dem Motorrad-Sport zurückziehen.

Volker Heinrich
D-32547 Bad Oeynhausen

Wie beim Metzger

F1-Rennen in Melbourne
MSa 17/2023

Vor drei Wochen habe ich einen Leserbrief zu Spiralblock und Kuli von Jo Bauer an der Formel-1-Waage geschrieben. In Melbourne mussten die Fahrer nach dem Rennen auf einmal an eine elektronische Wiegestation. Anschließend erhielten sie eine Art Kassenbon wie beim Metzger. Es freut mich wirklich, dass ich etwas zum Fortschritt in der Formel 1 beitragen konnte!

Hartwig Kamarad
A-4694 Ohlsdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)
07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 06. April		
ab 21.45	Supercars Melbourne, die Rennen (Zus.)	Sport 1+*
Freitag, 07. April		
20.00	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 08. April		
12.10	DRM, ADAC Rallye Erzgebirge (Highlights)	N-TV
17.30	WEC, 1000 Meilen Sebring (Zus./Wh.)	Eurosport 2*
19.30	IndyCar Series Fort Worth, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Sonntag, 09. April		
ab 10.00	Diverse Formel-1-Klassiker 1995–2004	Sky Sport F1*
12.30	Formel E São Paulo, Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
Montag, 10. April		
00.30	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Sport 1+*
14.00	MXGP-WM Frauenfeld, 1. Lauf **LIVE**	SRF 2
ab 16.30	F1-Klassiker, GP Dtld. 1987 & 1989 (Zus.)	Sky Sport F1*
17.00	MXGP-WM Frauenfeld, 2. Lauf **LIVE**	SRF 2
Dienstag, 11. April		
11.00	WEC 2022, 6h von Spa (Zus./Wh.)	Eurosport 1
23.30	WEC 2022, 24h von Le Mans (Zus./Wh.)	Eurosport 1
Mittwoch, 12. April		
23.30	WEC 2022, 6h von Monza (Zus./Wh.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 07. April		
18.45	X-Trial-WM, Bordeaux **LIVE**	motorsport.tv*
Samstag, 08. April		
02.00	Super Formula Fuji, 1. Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 06.30	GTWC Austr., Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
07.00	Super Formula Fuji, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
22.30	US-Supercross, Glendale **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 09. April		
ca. 01.10	GTWC Austr., Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
02.00	Super Formula Fuji, 2. Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 03.30	6h von Bathurst, Rennen **LIVE** www.speedserieslive.com.au	
07.00	Super Formula Fuji, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 10.40	TCR East. Eur. Oschersleben 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
ca. 14.05	TCR East. Eur. Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
Montag, 10. April		
ca. 11.45	British GT Oulton Park, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.40	British GT Oulton Park, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
08./09.04.	NASCAR Trucks/Cup, Bristol (Dirt)	USA
08./09.04.	GTWC Australien, Bathurst (+ 6h-Rennen)	AUS
08./09.04.	Super Formula, Fuji (2 Rennen)	J
08./09.04.	ESET Cup Series, Oschersleben	D
09.04.	54. Akademisches, Hockenheim	D
10.04.	Britische GT-Meisterschaft, Oulton Park	GB
Motorrad		
07.04.	X-Trial-WM, Bordeaux	F
08.04.	Speedway, Güstrow	D
08.04.	US-Supercross, Glendale	USA
08./09.04.	Speedway-Länderkampf, Pocking	D
09.04.	Speedway, Neuenknick	D
10.04.	Motocross-WM, Frauenfeld	CH

Vorschau

ASTON MARTIN

Formel 1: Mike Krack spricht im MSa-Interview über den Aston-Aufschwung

NASCAR

NASCAR: In Bristol fahren die Cup-Renner wieder auf dreckigem Untergrund

XPB

Ergebnisse MSa-Leserwahl: Wer waren die besten Fahrer des Jahres 2022?

HODGKINSON

Motocross-WM: Der Grand Prix kehrt zurück ins schweizerische Frauenfeld

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

© 2023 FMS, Inc. Wettbewerbsteilnehmer können variieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.